

Février 2016 | n° 79 | www.wcoomd.org

OMD actu



Passage au numérique



Organisation mondiale des douanes

DISPONIBLE DÈS MARS 2016

Nouvelle édition du Système harmonisé



Comptoir de vente des publications de l'OMD

Rue du Marché, 30
B-1210 Bruxelles, Belgique

+32 (0) 2 209 95 05

info@wcoomdpublications.org
www.wcoomdpublications.org

Profitez des
OFFRES
exceptionnelles
de lancement
Valable jusqu'au 30/09/2016

Sommaire

- 04 **Flash infos**
- 08 **Dossier**
- 30 **Focus**
- 42 **Panorama**
- 54 **Point de vue**
- 62 **Lecture**
- 66 **Événement**



DOSSIER : LA DOUANE NUMÉRIQUE

- 09 **Le Secrétaire général** fait part de ses réflexions sur le thème de l'année 2016 de l'OMD
- 12 **L'Afrique du Sud, la Corée, la Malaisie, et le Royaume-Uni** partagent leurs expériences
- 21 **eTIR**, le nouveau carnet TIR numérique
- 24 **OEA** et dématérialisation : une réelle opportunité pour les entreprises
- 27 **Sécuriser** la chaîne logistique numérique

FOCUS : À PROPOS DES DONNÉES

- 30 Commencez petit, pensez grand, pensez « **Big Data** »
- 34 **Utiliser les données ouvertes** pour lutter contre les réseaux criminels transnationaux
- 38 La Douane, **les biens culturels et les données**

POINT DE VUE

- 54 **La mise en œuvre de l'AFE** ou comment garantir d'énormes dividendes pour l'économie mondiale
- 58 **Remédier à l'utilisation abusive** des bases de données en matière d'évaluation en douane
- 59 **De l'utilisation des bases de données pour évaluer les risques** : l'expérience de l'Equateur, de l'Inde et du Kenya

Rédacteur en Chef
Grant Busby

Rédactrice/Journaliste
Laure Tempier

Assistante de rédaction
Sylvie Degryse

Directeur Recherche et Communication
Robert Ireland

Abonnements en ligne
<http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/subscriptions.aspx>

Publicités



Bernard Bessis
bernard.bessis@bb-communication.com

Éditeur
Organisation mondiale des douanes
Rue du Marché, 30
B-1210 Bruxelles
Belgium

Tel. : +32 (0)2 209 94 41
Fax : +32 (0)2 209 92 62
communication@wcoomd.org
www.wcoomd.org

Note de la rédaction

OMD Actualités est distribué gratuitement en français et en anglais aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Les idées exprimées dans les articles sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue officiel de l'Organisation mondiale des douanes. Toute contribution en français ou en anglais est la bienvenue, mais doit nous parvenir pour le 15 avril 2016 au plus tard. L'OMD se réserve toutefois le droit de publier, de ne pas publier, ou de corriger ces articles de façon à ce qu'ils soient conformes à la ligne éditoriale du magazine. Le Service Communication reste à votre disposition pour les demandes d'abonnement, la réception d'articles, et toute autre information en rapport avec OMD Actualités, à l'adresse électronique suivante : communication@wcoomd.org.

Copyright © Organisation mondiale des douanes
Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à copyright@wcoomd.org.

Remerciements : l'équipe de rédaction tient à exprimer ses sincères remerciements à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ce magazine.

Illustrations : Nos sincères remerciements à toutes les personnes qui nous ont fourni gracieusement des photos, logos et dessins pour illustrer la présente édition.

Photo de couverture : © SPANI Arnaud / Hemis

Design : www.inextremis.be - mp 5291

Un nouvel ouvrage étudie les mécanismes de collaboration mis en œuvre pour assurer une protection plus efficace de l'environnement

Par Mariya Polner,

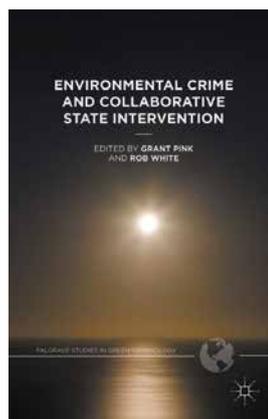
CONSEILLÈRE EN MATIÈRE DE POLITIQUES, SOUS-DIRECTION DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE DE L'OMD

L'OMD figure parmi les très nombreux auteurs, venant d'horizons aussi différents que la politique, la lutte contre la fraude ou le monde universitaire, à avoir pris part à la rédaction de l'édition 2015 des Études Palgrave sur la criminologie verte intitulée « Environmental Crime and Collaborative State Intervention ». L'ouvrage explique comment des réseaux de collaboration se tissent dans un contexte de lutte contre la criminalité environnementale et examine les possibilités qu'ils offrent aux parties intéressées.

TOUT AU LONG de ces dix dernières années, la criminalité environnementale transnationale, concept qui fait référence à des activités telles que le transport et le déversement illicites de déchets toxiques, ou encore le commerce illicite d'espèces sauvages ou l'exploitation forestière illégale (et ce ne sont là que quelques exemples), a retenu l'attention des décideurs aux plus hauts niveaux. Elle a également ouvert la voie à l'émergence de plusieurs modèles de collaboration entre gouvernements, organisations non gouvernementales (ONG), le monde universitaire, le secteur privé, les agences de conseil, ou encore les parquets et tribunaux et la société civile.

L'édition 2015 des Études Palgrave sur la criminologie verte, intitulée « Environmental Crime and Collaborative State Intervention », revue par Grant Pink, University of New England (Australie) et Rob White, University of Tasmania (Australie), propose une description inédite des modèles de gouvernance adoptés par ces réseaux de collaboration, à tous les stades de leur développement. L'ouvrage fait la lumière sur les dernières avancées en matière de collaboration environnementale, expose les points de vue et expériences des principales parties prenantes, ainsi que les enseignements tirés.

Le rôle de la collaboration dans la lutte contre la criminalité environnementale est abordé dès les premières pages, l'accent étant mis, à la fois, sur les fondements théoriques de la collaboration par les réseaux et sur les définitions de la criminalité environnementale transnationale.



Se fondant sur le caractère multidimensionnel et transnational de ce type de criminalité, les auteurs soulignent que, pour la combattre, toutes les parties intéressées doivent réagir de concert. Le distinguo entre trois grands modes de collaboration (horizontale, verticale et diagonale) fournit un cadre utile pour l'analyse des modèles de collaboration, qui sont tour à tour abordés dans les différents chapitres de l'ouvrage.

Plusieurs chapitres proposent une description des réseaux établis par les gouvernements nationaux et les organisations internationales. Parmi eux figure le *International Network for Environmental Compliance and Enforcement* (INECE), l'un des plus illustres réseaux intergouvernementaux qui a notamment permis de stimuler les travaux entrepris par les praticiens et les universitaires publiant dans ce domaine. Au fil de ses 25 années d'existence, l'INECE, qui était au départ un mécanisme bilatéral informel, est devenu un réseau mondial qui a influencé la création de plus de 20 réseaux centrés sur le renforcement des capacités des fonctionnaires à améliorer la conformité et à lutter contre la fraude.

Le présent ouvrage tire sa force du large éventail d'acteurs qui y ont participé. L'OMD, le Secrétariat de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) et INTERPOL ont transmis des études fouillées sur leurs méthodes de lutte contre la criminalité environnementale et sur les réseaux qu'ils ont érigés, parmi lesquels figurent le Consortium international de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages (ICCWC) - établi

par l'OMD, le Secrétariat de la CITES, INTERPOL, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et la Banque Mondiale - et la *National Environmental Security Taskforce* - mise en place par INTERPOL pour favoriser la collaboration entre les parties intéressées, sur le plan national.

Un chapitre entier est consacré au rôle des autorités douanières dans la lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages. Il analyse certaines limites des fonctions douanières et les initiatives prises pour pallier les carences identifiées, comme l'instauration d'un degré élevé de collaboration, la mise en place de programmes de renforcement des capacités, l'organisation d'opérations régionales et mondiales, la conclusion de nouvelles alliances avec des ONG et d'autres partenaires institutionnels, ainsi que le développement de systèmes électroniques sécurisés pour l'échange d'informations, tels que l'outil ENVIRONET de l'OMD.

Plusieurs chapitres font état d'un fait intéressant : le rôle grandissant des ONG dans la protection de l'environnement. En effet, grâce à leur structure souple, leur voix forte et leur pragmatisme, elles se sont avérées être des catalyseurs de changement. Les ONG ont bien souvent fait office d'incubateurs et de stimulateurs des mesures plus amples prises par les gouvernements à l'encontre de la criminalité environnementale.

Basé sur l'expérience de l'*Environment Agency* (EA) au Royaume-Uni, le chapitre abordant le point de vue du procureur quant à la relation de collaboration avec les cours et tribunaux est également captivant, non seulement parce qu'il nous informe des dernières affaires traitées, mais également parce qu'il renseigne sur le rôle de l'EA dans les questions réglementaires.

Le chapitre sur la collaboration port-à-port intéressera plus particulièrement les agents de la lutte contre la fraude. Le *Seaport Environmental Security Network*, émanation de l'INECE créée en 2008 pour gérer les déchets dangereux et les déchets électroniques dans le contexte des ports maritimes, a réussi à promouvoir la coopération dans la prévention, la détection et la perturbation des flux de déchets



dangereux et de déchets électroniques transitant par les ports. Les autorités douanières jouent un rôle central dans les ports maritimes et ont, par conséquent, été particulièrement actives dans ce réseau. Ce dernier se distingue par une vision assez souple de la collaboration, oscillant d'un modèle informel à des mécanismes établis officiellement, et par sa dimension nationale, régionale et internationale.

Aux Pays-Bas, les partenariats entre, d'une part, l'Inspection de l'environnement et des transports (ILENT), responsable de l'inspection des transports de déchets, et, d'autre part, les services de lutte contre la fraude (notamment la Douane et la Police) ont été officialisés, afin de permettre à ces derniers d'exercer leurs prérogatives au nom d'ILENT. En Allemagne, c'est un autre modèle qui prévaut, régi par le principe de collaboration semi-structurelle entre les services, à tous les niveaux des infrastructures de transport (rail, route et voies navigables), tant à l'échelle locale que nationale.

Les trois derniers chapitres de l'ouvrage portent sur le rôle de la recherche, abordé sous l'angle de la collaboration. Les difficultés à quantifier et à appréhender le phénomène de la criminalité environnementale transnationale et ses répercussions peuvent saper l'efficacité des politiques et se traduire par un gaspillage des ressources disponibles pour combattre ce fléau. L'ouvrage aborde plus en détail le thème de la collaboration entre chercheurs et praticiens. Alors que ce type de collaboration existe dans bien des pays et qu'il bénéficie du soutien de diverses parties intéressées,

un profond fossé sépare les universitaires des professionnels et leur collaboration ne va pas de soi. Si, généralement parlant, la coordination des travaux de recherche n'est pas une sinécure, le présent ouvrage réserve une large part aux études de cas fructueux de coordination de projets de recherche associant plusieurs partenaires.

L'étude tire son originalité de son format unique, à savoir, une étude des forces et des faiblesses des initiatives de collaboration menées au titre de la lutte contre la criminalité environnementale, sous l'angle de la gouvernance. Elle est elle-même le fruit d'un effort de collaboration, puisque les experts de plusieurs institutions (au moins deux) ont été amenés à travailler ensemble sur chacun des chapitres. Certes les contraintes et les défis que posent l'instauration et la préservation des réseaux de lutte contre la criminalité environnementale diffèrent, mais l'une des conclusions primordiales est que la collaboration et la confiance mutuelle sont des conditions préalables majeures de la réussite de toute initiative.

Cet ouvrage peut être considéré comme une référence solide, aussi bien par les professionnels de l'environnement, que par les agents des services de lutte contre la fraude, les experts en développement, ou encore les chercheurs travaillant sur la gouvernance dans le domaine de l'environnement.

En savoir +
www.palgrave.com

L'OMD lance I2C, guichet central d'information pour la lutte contre la fraude



POUR FACILITER LA communication et la coordination entre son Secrétariat, ses Membres, ses bureaux régionaux de liaison chargés du renseignement (BRLR) et ses organisations partenaires, et ce, pour tout ce qui a trait au contrôle de la conformité et à la lutte contre la fraude, l'OMD a inauguré en décembre 2015 un Centre d'information et du renseignement (I2C) à son siège à Bruxelles.

Le Centre fait désormais office de point de contact central pour ce qui touche aux activités entreprises dans le cadre des différents programmes de lutte contre la fraude de l'Organisation : drogue ; environnement ; droits de propriété intellectuelle (DPI), santé et sécurité ; revenu ; sécurité ; renseignement ; gestion des risques.

Dans le cadre de ses activités, l'I2C servira différents publics et notamment :

- les fonctionnaires des douanes – l'I2C fournit sur demande les coordonnées de points de contact dans des administrations étrangères ou dans des organisations actives dans la lutte contre la fraude, transmet des renseignements ainsi que des conseils sur des problématiques spécifiques et offre une assistance concernant l'utilisation des outils et applications de l'OMD.
- le personnel des BRLR – l'I2C fournit sur demande les coordonnées de points de contact dans des pays non affiliés à un BRLR, et transmet des bulletins d'informations que les BRLR s'attacheront à diffuser auprès des points de contact nationaux nommés dans les administrations nationales de la région dont ils ont la charge.
- les partenaires internationaux – l'I2C agit en tant que plateforme de coordination en matière de lutte contre la fraude douanière et facilite notamment l'échange d'informations, qu'il s'agisse de répondre à une demande d'information émise par une organisation ou d'assurer la diffusion d'une communication auprès de ses Membres.
- les experts de l'OMD partant en mission – l'I2C leur fournit des informations sur les pays où ils se rendent afin de faciliter leur mission.

Le Centre gèrera aussi l'application « Iris » de l'OMD, l'outil d'information développé par l'OMD qui rassemble en un même endroit des articles émanant de sources ouvertes présentant un intérêt pour la douane, des informations rapportées par des administrations douanières ainsi que des informations relatives aux saisies enregistrées dans le Réseau douanier de lutte contre la fraude de l'OMD (CEN).

À partir des informations collectées via Iris, le Centre élaborera des bulletins hebdomadaires ou mensuels qui seront diffusés auprès des Membres de l'OMD via le réseau des BRLR. Il produira également le Rapport annuel de l'OMD sur les trafics illicites.

Enfin, le Centre facilitera et soutiendra toutes les opérations mondiales de lutte contre la fraude menées par l'OMD, ainsi que celles conduites par une organisation partenaire mais auxquelles l'Organisation participe.

En savoir +

www.wcoomd.org

<https://iris.wcoomd.org>

I2C@wcoomd.org

Nouveau Guide de des règles d'origine

LE CLASSEMENT DES marchandises et la détermination de l'origine des produits sont intrinsèquement liés. En règle générale, les exigences pour la détermination de l'origine sont spécifiées pour les produits individuels ou les catégories de marchandises selon leur code du Système harmonisé (SH) respectif ; la classification revêt donc une importance particulière pour établir quelles sont les règles d'origine s'appliquant à un produit.

De plus, dans de nombreux cas, la règle d'origine qu'il convient d'utiliser se fonde sur un changement de classification tarifaire (CCT) au niveau du chapitre, de la position ou de la sous-position, critère qui exige un classement correct du produit fini et des matières brutes utilisées pour sa fabrication.

Il semble dès lors logique que toute mise à jour de la nomenclature s'accompagne d'une mise à jour des règles d'origine. Le fait de garantir la cohérence entre la structure du SH et les règles d'origine permet d'éviter une mauvaise application des règles d'origine, de faciliter la détermination de l'origine et de renforcer l'évaluation des risques intrinsèques aux règles d'origine, contribuant ainsi à garantir un recouvrement des recettes correct.

Pourtant, dans certains pays, comme conséquence des amendements de la nomenclature, différentes versions du SH sont utilisées aux fins de la classification, d'une part, et de la détermination de l'origine, d'autre part, ce qui rend la détermination de l'origine longue et compliquée. Si la dernière édition en date du SH est appliquée pour le classement tarifaire alors qu'une version plus ancienne est utilisée pour la détermination de l'origine, les marchandises devront être classées par deux fois : une première fois sur la base de la version la plus récente du SH aux fins du classement et une deuxième fois en s'appuyant sur la version plus ancienne pour la détermination de l'origine.

Cette question est particulièrement pertinente, voire critique, dans le cadre des

L'OMD aux fins de la mise à jour préférentielles

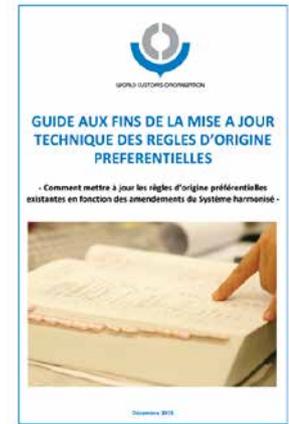
accords de libre-échange (ALE). Suivant un amendement du SH, une marchandise peut ne plus relever de la série des sous-positions pouvant bénéficier d'un traitement tarifaire préférentiel en vertu du texte de l'ALE ou elle pourrait être soumise à un nouveau critère d'origine actualisé récemment.

Le processus de révision du SH peut également avoir un impact sur les règles de CCT existantes, ce qui implique que les règles CCT doivent également être actualisées. L'enjeu est de taille : selon une étude menée par le Secrétariat de l'OMD, en moyenne, 73 % des règles d'origine contenues dans les 20 plus grands ALE sont des « règles fondées sur un CCT ». Pour plus de la moitié de ces accords, cette proportion dépasse les 95 % (voir « l'étude sur l'utilisation des règles fondées sur un changement de

classification tarifaire dans les règles d'origine préférentielles », février 2015).

Afin d'aider les Membres dans la mise à jour des règles d'origine existantes par rapport aux changements apportés au Système harmonisé, l'OMD a récemment publié le « Guide de l'OMD aux fins de la mise à jour technique des règles d'origine préférentielles ». Dans le cadre d'une révision des règles établies dans un ALE, ce guide permettra aux douanes de gagner du temps et d'éviter les problèmes rencontrés habituellement.

Étant donné que la mise à jour technique des règles d'origine exige des informations détaillées sur les amendements apportés à la nomenclature et une connaissance approfondie du SH, il est hautement recommandé que cet exercice soit



mené au sein des administrations en même temps que la mise en place des dispositions visant à préparer la mise en œuvre de la dernière version du SH, de préférence avec l'assistance des fonctionnaires responsables du SH.

Alors que les administrations douanières du monde entier se préparent pour la mise en œuvre de la version 2017 du SH, prévue pour janvier 2017, le Guide n'aurait pas pu mieux tomber !

En savoir +
origin@wcoomd.org

www.mic-cust.com

VOUS PENSEZ À LA RÉDUCTION DES TAXES DOUANIÈRES ?

NOUS, À LA MISE EN ŒUVRE D'UN ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE !

Il existe, dans le monde entier, de nombreux accords de libre-échange (FTA) permettant de réduire les taxes douanières. Mais vous ne pourrez profiter de ce potentiel de réductions qu'en respectant impérativement un nombre de règles d'origine complexes et spécifiques à un produit. Ces réductions des coûts sont toutefois essentielles pour réussir sur un marché international.

Le système OCS (Origin Calculation System) de MIC aide à exploiter précisément ces avantages pour être en avance sur vos concurrents.

Autrement dit : feu vert pour ...

- la gestion correcte des déclarations des fournisseurs
- une utilisation correcte des accords de libre-échange
- des calculs d'origine optimisés
- une réduction de la saisie manuelle des données et de la redondance dans les processus
- pour des documentations détaillées

Toutes les solutions MIC sont disponibles comme solution interne ou solution hébergée (SaaS - Software as a Service) ! Vous voulez de savoir plus sur MIC OCS? Contactez-nous:



mic
customs solutions



Passage au numérique

La douane numérique ou les opportunités de l'ère de l'information

Par **Kunio Mikuriya**,

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Le monde se numérise bien plus vite que ce que nous aurions pu imaginer et les administrations publiques passent à l'environnement « en ligne » tout aussi rapidement. Aujourd'hui, la technologie de l'information et de la communication est tout simplement omniprésente dans l'environnement douanier. De l'utilisation de la TIC dans la bureautique et d'Internet pour la publication et la diffusion d'informations, au recours à des systèmes de dédouanement automatisés aux fins des déclarations en douane, de la gestion des risques, de la validation et du traitement des informations jusqu'aux procédures d'approbation finale, la TIC a transformé la façon dont les douanes et les gouvernements fonctionnent.

Lors des dernières sessions du Conseil de l'OMD, le Président Zouhair Chorfi s'est attardé sur les changements rapides qu'a amenés la TIC, soulignant qu'il était nécessaire de donner aux Membres de l'OMD une image globale de toutes les possibilités offertes par les technologies de l'information (TI), notamment en procédant à un suivi des bonnes pratiques et des avancées internationales dans le domaine de la TI. Je ne peux que souscrire aux propos du Président, d'autant que « l'ère de l'information » fait aujourd'hui bel et bien partie intégrante de nos vies quotidiennes.

J'ai donc choisi le concept de la douane numérique comme thème de l'année 2016 afin de réaffirmer l'importance de la TIC, tant pour les administrations douanières que dans le programme de travail de l'OMD. La douane numérique s'entend comme le recours aux systèmes numériques afin de percevoir et de préserver les droits de douane, de contrôler la circulation des marchandises, des personnes, des moyens de transport et de l'argent, et de sécuriser le commerce transfrontalier contre la criminalité, y compris contre le terrorisme

international qui continue de frapper les populations à travers le globe.

L'initiative de la douane numérique vise à remplacer les procédures douanières basées sur les documents papier par des opérations électroniques, afin de créer un environnement douanier plus efficace et moderne en phase avec les évolutions au niveau mondial. En nous centrant, en tant que communauté douanière, sur la douane numérique, nous lançons un signal clair : celui de notre aspiration à continuer de développer des solutions et des services numériques afin de faciliter la vie des opérateurs commerciaux, des autres services gouvernementaux présents aux frontières et des douaniers ; celui de continuer à adopter des technologies nous permettant d'élargir notre champ de compétences, notamment en ce qui concerne les gros volumes de données, d'augmenter notre efficacité et de réinventer avec d'autant plus de créativité la façon dont nous opérons.

Outils, instruments et applications de l'OMD

L'OMD a entrepris un exercice de cartographie afin de se faire une idée plus précise de ses outils, instruments et applications qui touchent à la TIC, les regroupant sous plusieurs grands intitulés, à savoir :

- Leadership – Guide sur les technologies de l'information pour les cadres supérieurs ; Recueil sur le guichet unique, volume 1 ;
- Base légale – Convention de Kyoto révisée ; Modèle d'accord bilatéral d'assistance mutuelle administrative en matière douanière ; Directives aux fins de l'élaboration d'un accord/arrangement de reconnaissance mutuelle ;
- Modernisation et réforme – Directives de la Convention de Kyoto révisée sur l'application de la technologie de l'information ; Recueil sur le guichet unique, volume 2 ; Recommandation sur la dématérialisation des documents justificatifs ;



Recommandation concernant la transmission et l'authentification par voie électronique des renseignements douaniers et autres renseignements exigés à des fins réglementaires, etc. ;

- Protection de la société – Recueil sur la gestion des risques ; Système de ciblage du fret de l'OMD ; ensemble des outils du Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) ; IRIS ; IPM ;
- Communication – Recommandation relative à l'utilisation des sites sur le World Wide Web par les Administrations des douanes ; Utilisation des sites de réseaux sociaux par les Administrations des douanes ;
- Interopérabilité et échange/intégration régionale – Recommandation concernant une référence unique de l'envoi (RUE) ; Modèle de données de l'OMD et Recommandation relative à son utilisation ; Directives RPCV/PNR et Recommandation relative à leur emploi ; Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée, etc.

Ces grands intitulés nous permettent de mieux jauger la diversité de la palette d'instruments et d'outils existants. Toutes ces thématiques se renforcent mutuellement et donnent un aperçu des ressources disponibles susceptibles d'appuyer les programmes de modernisation et de réforme axés sur la TIC.

Guide pour les cadres supérieurs

La cartographie des outils et instruments va de pair avec le travail entrepris par

l'OMD avec le « Guide sur les technologies de l'information pour les cadres supérieurs », qui a été élaboré à la façon d'un petit manuel visant à aborder de façon succincte les aspects fondamentaux des évolutions en matière de TIC, et ce, à l'intention des cadres supérieurs des administrations douanières ainsi que des fonctionnaires directement responsables des projets TIC.

La numérisation offre de nombreuses possibilités mais il peut se révéler difficile pour certains pays d'établir les priorités en matière de projet TI et d'adopter de nouvelles façons de travailler. Le Guide sur les TI aborde le thème de la planification stratégique, décrivant la méthodologie et les outils utiles dans ce domaine, et souligne à quel point il est nécessaire que les projets TI se fondent sur des processus opérationnels qui tiennent compte des normes internationales et qui soient pertinents en terme d'efficacité et de niveau de risques. Il rappelle également l'importance d'une bonne gestion du changement et d'une analyse approfondie des systèmes existants et passe en revue les différentes phases de mise au point et de déploiement des projets TIC ainsi que les enjeux en matière de suivi et de supervision.

Enfin, le Guide s'attarde sur les questions de gouvernance en matière de TIC. Il est essentiel de bien établir les responsabilités et de les formaliser. Par ailleurs, les cadres supérieurs doivent pouvoir créer un environnement qui soit propice à la collaboration entre le personnel en interne et les parties prenantes en externe et être capables de garantir la réussite du

déploiement des projets TIC à travers la prise de décisions éclairées.

Se tenir au courant des tendances, suivre les pratiques

Comme je l'ai dit plus haut, le paysage technologique change rapidement et certaines tendances phares se dégagent telles que l'informatique en nuage, les technologies mobiles, les méthodes d'analyse approfondie et la gestion de l'information. Chacune de ces technologies a un impact différent sur le rôle des douanes et offre de nombreuses opportunités pour poursuivre les efforts de connectivité entre administrations des douanes d'une part, et, d'autre part, entre ces dernières, les opérateurs commerciaux et les autres autorités présentes aux frontières.

Dans les mois à venir, une partie de notre travail consistera à suivre et à disséminer les bonnes pratiques dans des domaines aussi divers que la gestion du changement, les politiques de ressources humaines ou encore la gestion de l'information. Par conséquent, j'invite tous les Membres de l'OMD à partager leurs expériences sur la façon dont ils s'adaptent à l'environnement numérique, dont ils tirent parti du potentiel des TI et dont ils déploient et utilisent les technologies numériques afin d'atteindre leurs objectifs et de répondre aux attentes des opérateurs commerciaux, des acteurs du secteur du transport et de la logistique et des gouvernements.

Conclusion

Le présent numéro vous donne un aperçu de la façon dont certaines administrations douanières ont adopté les nouvelles technologies numériques. Il donne également la parole à quelques experts sur des thèmes spécifiques comme la gestion des données, les initiatives du secteur privé pour promouvoir la dématérialisation et l'intégration des plateformes tout au long de la chaîne logistique. Je suis donc certain que notre choix d'articles sur cette question passionnante et de vitale importance contribuera à accélérer le processus de numérisation à travers la communauté douanière tout en continuant de promouvoir la connectivité, l'interopérabilité et la collaboration entre toutes les parties prenantes intervenant dans le monde du commerce.



**MORE THAN
SCREENING**

.....
ENABLING
EFFICIENT
EFFECTIVE
SMART
DETECTION



.....
NUCTECH COMPANY LIMITED

BEIJING · CHINA

Tel: +8610 50980999

Fax: +8610 62788896

E-mail: info@nuctech.com



www.nuctech.com

La Malaisie lance un nouveau système d'information

Par l'Administration royale des douanes de Malaisie

L'Administration

douanière malaisienne

met actuellement au point

un nouveau système

d'information appelé

uCustoms. Il permettra un

échange d'informations

efficace, simplifiera les

procédures et assurera une

réelle collaboration entre

tous les services participant

au dédouanement.

LES ADMINISTRATIONS DOUANIÈRES subissent actuellement de plus en plus de pression pour relever un défi de taille, à savoir générer des recettes et faciliter le commerce tout en protégeant la société et en assurant la sécurité publique. Pour ce faire, la plupart se sont lancées dans le développement de systèmes informatiques complexes.

Ces systèmes et procédures doivent maintenant être intégrés dans le réseau logistique global utilisé par les opérateurs commerciaux. Ces derniers doivent être en mesure de déposer, via un portail électronique unique, toutes les informations demandées par les organismes de réglementation en matière d'importation, d'exportation et de transit.

Outre les contraintes des opérateurs économiques, il faut également considérer que, dans de nombreux pays, il n'est pas rare de trouver plus de 30 services différents, chargés du traitement et du dédouanement des marchandises. Vu la montagne de documents

papier à présenter à ces différents services, le fait que les déclarations en douane soient traitées électroniquement importe peu.

Dans ce contexte, l'Administration royale des douanes de Malaisie a décidé d'améliorer l'efficacité de ses services en développant *uCustoms*, version actualisée de son système national de guichet unique fondée sur un échange d'informations efficace, sur la simplification des procédures et sur une réelle collaboration entre tous les organismes concernés. Le nouveau système sera installé progressivement dans tous les bureaux des douanes du pays. Il sera testé courant 2016, et le système opérationnel complet devrait être lancé en 2017.

Partout et à tout moment

uCustoms est un ensemble de sous-systèmes permettant aux opérateurs commerciaux de déposer des déclarations d'importation, d'exportation et de transit ainsi que des manifestes et de payer les droits en ligne via un portail sécurisé et convivial. Le « u » de *uCustoms* est le « u » d'ubiquité et reflète le fait que le nouveau système est accessible à tout moment, sur tout type d'appareil connecté.

Le système sera également utilisé par les organismes publics de réglementation, par les autres services gouvernementaux et de délivrance de permis, ainsi que par les entités privées impliquées dans la gestion de la chaîne logistique. Tous pourront, par son entremise, établir des licences par voie électronique.

uCustoms couvre les huit principaux domaines de travail gérés par la Douane : enregistrements et licences, dédouanement, contrôle et lutte contre la fraude, contrôle et prévention, recettes et comptabilité, gestion des connaissances, gestion des systèmes et technologie. Outre le système en lui-même, quatre entités ont été créées :

1. le Centre national de ciblage, qui, entre autres, recueillera et diffusera les informations, analysera les données provenant des scanners et des caméras de

télévision en circuit fermé, évaluera les risques et déterminera les actions à mener par le Centre national de dédouanement ;

2. le Centre national de dédouanement, en service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, qui évaluera les auto-déclarations, dédouanera les chargements à faible risque et traitera les déclarations à moyen et haut risque ;

3. la Zone de contrôle douanier, complexe où s'effectueront les contrôles pour le dédouanement du fret qui sera géré par une « Équipe spéciale inter-agences » ;

4. le Centre de consultation douanière, qui fournira une assistance au secteur privé pour résoudre tout problème, qu'il soit ou non lié à l'utilisation de *uCustoms*.

Répercussions

Le développement du système *uCustoms* a commencé par une restructuration impliquant un changement fondamental du mode de réflexion et une redéfinition totale des processus et procédures, le but étant d'améliorer l'efficacité des services fournis. Le système répond aux normes internationales fixées par l'OMD, et a nécessité par conséquent la participation de nombreux acteurs, notamment des associations industrielles et commerciales, des fonctionnaires de la douane et autres services gouvernementaux. Les instituts financiers ont été également sollicités afin de faciliter le paiement électronique des droits de douane et d'autres solutions commerciales à l'avenir.

L'un des critères de réussite du projet était notamment d'établir un mécanisme de communication adapté entre les parties prenantes pour les tenir parfaitement informées du développement et de la mise en œuvre du système. Pour sensibiliser davantage toutes les parties prenantes sur *uCustoms* et renforcer la coopération entre elles, une campagne d'information a été déployée dans tout le pays. Cette campagne, lancée officiellement par le

7 éléments de gestion du changement



Fig. 1 : Notre amour de la technologie n'a peut-être d'égal que notre peur du changement. Sans plan précis de gestion du changement, un tel projet peut être une aventure chaotique et éprouvante.

Directeur général de la Douane, Dato' Sri Khazali bin Haji Ahmad, le 28 mai 2014 à Kuala Lumpur, a été déployée dans toutes les régions de Malaisie. Elle s'est terminée par une cérémonie de clôture le 20 août 2014 à l'Académie des Douanes de Melaka, rassemblant 2 066 personnes au total.

Un grand nombre de parties prenantes s'étaient dites préoccupées par les répercussions que pourraient avoir le système *uCustoms* sur leurs activités. Elles se demandaient notamment si le nouveau système leur apporterait un quelconque avantage et s'il serait en mesure de relever les défis auxquels est confrontée la Douane. Les personnes rencontrées lors de la campagne d'information n'ont pas manqué de soulever ces questions. L'équipe *uCustoms* a donc décidé de mener une enquête, une fois la campagne terminée, pour savoir si ces préoccupations étaient toujours d'actualité.

1 352 parties prenantes venant de différents départements et entités gouvernementales, ainsi que du secteur privé, et ayant assisté à des présentations sur les fonctionnalités du système, ont été consultées. Résultat : 77 % des personnes interrogées ont trouvé *uCustoms* extrêmement utile, 82 % ont estimé

que ce système serait très important pour eux et 79 % se sont déclarés prêts à l'utiliser !

Modèle de données de l'OMD

Le Modèle de données de l'OMD est un recueil de normes internationales relatives aux données et renseignements exigés par les services gouvernementaux responsables des procédures en matière de commerce transfrontalier. Ce recueil a été élaboré par l'OMD après un examen minutieux de tous les instruments et directives internationaux pertinents ainsi que des pratiques nationales et du secteur privé. L'objectif consistait à parvenir à un consensus sur la manière dont les données seraient utilisées lors des contrôles réglementaires dans des situations d'échanges commerciaux internationaux.

Toute partie souhaitant proposer un changement à ces normes doit déposer une demande de mise à jour des données (DMR) auprès de l'Équipe de projet chargée du Modèle de données. Les DMR sont présentées et examinées lors des sessions plénières de la réunion de l'Équipe de projet, puis intégrées dans la version suivante du Modèle de données si elles sont appuyées par au moins deux Membres de l'OMD.

Lors de la réunion de l'Équipe de projet qui s'est tenue du 9 au 13 mars 2015 à l'OMD, la délégation de la Douane de Malaisie a présenté les exigences en matière de données de son nouveau système. L'équipe *uCustoms* avait recensé 106 DMR. La délégation malaisienne en a présenté huit pendant la réunion. Sur ces huit DMR, cinq ont été acceptées et seront intégrées par la suite dans le Modèle de données sous la forme de dossiers d'information.

La voie à suivre

uCustoms devrait améliorer le processus de dédouanement en réduisant sa durée et en laissant largement la place à la gestion des risques avant l'arrivée : 80 % des déclarations en douane seront acceptées après avoir été traitées par le système de gestion des risques du Centre national de ciblage. L'accent sera mis par ailleurs sur les processus de post-dédouanement que sont, par exemple, les audits a posteriori. La politique de ressources humaines devra être redéfinie au fur et à mesure de la révision des processus et des effectifs seront transférés aux stades de contrôle préalable et postérieur à l'arrivée.

Pour accélérer la mainlevée des marchandises, 100 % des paiements seront effectués en ligne via JOMPAY, le système national de paiement de factures de Malaisie, développé et géré sous l'égide de la *Bank Negara Malaysia*, banque centrale malaisienne, en coopération avec les principales banques internationales et locales du pays.

Des efforts considérables ont été déployés dans la mise en œuvre de *uCustoms*. Plus de 65 organismes malaisiens ont été impliqués dans le projet, soit parce que leur service devait être intégré à *uCustoms*, soit parce qu'ils devront s'en servir pour établir électroniquement des licences, permis et exonérations.

Avec ce nouveau système en ligne, les opérateurs commerciaux peuvent s'attendre à une baisse importante du coût de l'activité commerciale. La Douane malaisienne espère aussi que le système *uCustoms* lui permettra de soutenir le développement économique du pays et contribuera à améliorer l'environnement commercial.

En savoir +

www.customs.gov.my

Vers un service de gestion des déclarations moderne : le parcours du Royaume-Uni

Par Ian Wilkins,

RESPONSABLE DES SERVICES DE TRANSFORMATION OPÉRATIONNELLE ET DES DOUANES, ADMINISTRATION FISCALE ET DOUANIÈRE DU ROYAUME-UNI

DÈS 1971, CE que l'on appelait alors le Service des douanes et des accises de Sa Majesté (*Her Majesty Customs and Excise* - HMCE) s'est penché sur les avantages que l'informatique pouvait apporter aux procédures douanières. Pour répondre à l'augmentation du trafic aérien et à la nécessité de dédouaner les marchandises rapidement, le Service a tout d'abord conçu le Programme de traitement électronique des données sur le fret de l'aéroport de Londres. À l'origine, il s'agissait d'un système automatisé de traitement de données pour les envois à l'importation. C'était le premier système informatique au monde jamais créé pour la douane.

À partir du milieu des années 1970 et au cours des années 1980, le Service s'est attelé à la tâche de créer, en interne, un système semblable destiné, cette fois, au transport maritime.

Puis, dans les années 1980, le Système gouvernemental d'encodage des données (DEP) a été développé en collaboration avec le Service national de traitement des données (NDPS). Le Système d'encodage était novateur dans la mesure où il introduisait la saisie directe des données par l'opérateur commercial et un nouveau type de service à la clientèle. En effet, il permettait aux experts douaniers de prêter main-forte aux clients en se connectant directement à leurs terminaux pour consulter en temps réel la saisie de données, résoudre les éventuels problèmes d'échec de validation et prodiguer leurs conseils.

L'équipe technique du HMCE était chargée de la mise au point et de la gestion des programmes de traitement des données douanières tandis que le personnel du NDPS se chargeait des services aéroportuaires

et commerciaux, tout en s'occupant de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure et du réseau. Les deux équipes exerçaient leurs activités dans un même bâtiment près de Heathrow.

Les acteurs de la place portuaire n'ont pas tardé à emboîter le pas des services aéroportuaires, créant et perfectionnant des systèmes portuaires en interface avec le DEP.

Ces efforts ont inspiré de nombreuses administrations douanières à instaurer un DEP dans leur pays. Certaines se sont même rendues au Royaume-Uni pour assister à des démonstrations dans l'optique de l'élaboration de leurs propres programmes d'informatisation.

Le DEP fut remplacé dans les années 1990 par le CHIEF, système de traitement douanier des importations et des exportations de marchandises, à des fins de modernisation et afin de satisfaire à une directive de l'Union européenne. Encore en service aujourd'hui, le CHIEF a complètement changé notre façon de saisir et de traiter les déclarations et a permis une véritable refonte des relations entre le HMCE et sa clientèle. Les échanges commerciaux étant tributaires du flux rapide des marchandises, le CHIEF a été conçu pour traiter une déclaration et renvoyer une réponse au client dans un délai de cinq secondes. Le processus comprend différentes étapes et permet de :

- valider plus de 50 données ;
- déterminer l'assujettissement aux droits (droits de douane, accises et TVA), aux prohibitions et aux restrictions ;
- calculer la valeur des marchandises et le montant des droits à payer ;
- évaluer les risques liés aux marchandises ;
- automatiser le paiement et le recouvrement des droits ;

- prévenir le client lorsque la mainlevée de ses marchandises a été accordée.

Le CHIEF a été doté d'un système de soutien à la gestion, le Management Support System. Pour la première fois, le personnel d'un Département gouvernemental, et non plus uniquement des « techniciens », pouvait interroger en temps réel une base de données contenant quatre ans de données relatives aux déclarations en douane, leur permettant de disposer d'un meilleur aperçu des risques et ainsi d'accroître leurs performances, d'optimiser le déploiement des ressources, et de faciliter l'élaboration de politiques.

Le système CHIEF est un outil informatique complexe relié à de nombreux autres services gouvernementaux et à un ensemble de Community System Providers, ces systèmes électroniques d'échange de données utilisés dans les ports et aéroports. Actuellement, le système CHIEF :

- accepte par voie électronique 99,8 % des déclarations d'importation et d'exportation ;
- traite plus de 67 millions de déclarations d'importation et d'exportation par an ;
- calcule un ensemble de recettes atteignant 34 milliards de livres sterling par an ;
- évalue les risques portant sur les déclarations en douane à la lumière d'autres données disponibles, ce qui permet d'en cibler quelque 400 aux fins d'une vérification matérielle et quelque 15 000 aux fins d'une inspection documentaire par mois ;
- traite plus de 350 000 licences d'importation et d'exportation par an délivrées par d'autres services gouvernementaux ;
- transmet les données d'importation et d'exportation à l'Office national des statistiques.



© Philippe Put

Cependant, en service depuis vingt-trois ans, le système CHIEF repose sur une technologie vieillissante. Il devient donc plus coûteux et difficile à entretenir. Une mise à jour du système est dès lors apparue nécessaire, d'autant plus que des réformes de la législation européenne sont prévues pour 2016. L'Administration fiscale et douanière du Royaume-Uni (HMRC) a pris la balle au bond en décidant d'introduire le Service de déclaration en douane (*Customs Declaration Service - CDS*) qui offrira au Royaume-Uni et aux opérateurs commerciaux étrangers un service de gestion numérique des procédures douanières plus moderne, plus efficace et plus rapide. Le CDS offrira les mêmes services que le CHIEF, mais permettra en outre d'étendre la portée du système de déclaration, dans la lignée des projets du gouvernement visant à accroître la valeur et le volume des échanges commerciaux internationaux.

Le CDS est le projet phare à travers lequel le Royaume-Uni entend mettre en œuvre le plan de mise en œuvre de l'initiative Douane électronique de l'Union européenne, dit plan stratégique pluriannuel ou MASP. À ce jour, ce plan contient 28 projets spécifiques dont 15 au moins auront une incidence sur notre capacité à traiter les déclarations en termes de volume et de rapidité. Les coûts de mise à jour du système CHIEF pour y intégrer les changements exigés par le MASP étant plus élevés que le simple déploiement d'un nouveau système, la balance a penché en faveur du CDS.

L'intégration comptable des 34 millions de livres sterling générés par les droits

et taxes dans la plateforme de gestion de l'impôt sur les sociétés concorde avec les stratégies du HMRC concernant son système informatique et financier. De plus, le CDS s'inscrit parfaitement dans la stratégie de lutte contre la fraude du HMRC et dans la stratégie opérationnelle des forces aux frontières grâce à la création d'un moteur intégré d'évaluation du risque qui devrait permettre des interventions plus ciblées et plus efficaces.

Le HMRC et ses services de traitement des déclarations jouent un rôle de premier plan aux frontières pour assurer une démarche collaborative avec d'autres administrations et avec les opérateurs privés. La technologie numérique l'aide à renforcer la connectivité entre les différents acteurs en présence, et notamment à améliorer les interactions avec les autres services gouvernementaux, favorisant la mise en place du programme *One Government at the Border*.

L'objectif final est de se doter d'un outil de gestion des déclarations moderne qui s'intégrera parfaitement à l'environnement commercial international du XXI^e siècle. Le gouvernement britannique souhaite contribuer à la croissance économique du pays en attirant les investissements étrangers, les entrepreneurs et les sociétés innovantes, ainsi qu'en augmentant fortement les exportations. Le CDS contribuera à cette croissance en permettant de réduire les coûts et les contraintes administratives grâce à une solution numérique efficace pour la gestion des déclarations.

Pour développer notre nouveau Service de déclaration en douane, nous sommes en train de créer des équipes d'exploration composées de représentants du service informatique et numérique du HMRC, d'opérateurs privés et de fournisseurs de technologies.

À cette fin, nous sommes en train de créer des « équipes d'exploration » composées de représentants du service informatique et numérique du HMRC, d'opérateurs privés et de fournisseurs de technologies. Ces équipes se réuniront en sessions de deux semaines pour parachever, à chaque rencontre, un volet du projet. Les témoignages recueillis auprès d'un plus large groupe d'utilisateurs contribueront également aux évolutions futures de l'outil.

Le calendrier de déploiement du CDS est ambitieux. Il est prévu que le service soit déjà opérationnel en 2017 pour une phase d'essai.

En savoir +
www.hmrc.gov.uk

UNI-PASS, l'outil de modernisation de la Douane coréenne

Par Hoon-Goo Cho,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU BUREAU DE L'INFORMATION ET DES RELATIONS INTERNATIONALES,

et Sung-Hoon Nam,

DIRECTEUR ADJOINT DE LA DIVISION GESTION DE L'INFORMATION, DOUANE CORÉENNE

LE CONTEXTE DANS lequel opèrent les administrations douanières est en perpétuelle et rapide évolution.

L'Accord sur la facilitation des échanges, conclu par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en décembre 2013, exige des gouvernements qu'ils intensifient leurs efforts en vue de simplifier les procédures douanières et de garantir une plus grande transparence des règles commerciales. Cette dynamique se voit renforcée par la décision de l'OMD de dédier l'année 2016 à la promotion de la numérisation des procédures douanières, encourageant par là même les administrations douanières à s'engager dans la voie de la modernisation.

L'économie coréenne connaît depuis les années 1970 un rythme de développement rapide. Ainsi, le volume des échanges, qui à l'époque s'élevait à 2,8 milliards de dollars des États-Unis (USD), a été multiplié par 316 pour atteindre 885,8 milliards USD en 2015. Le nombre de Coréens voyageant à l'étranger a été pour sa part multiplié par 117, passant de 460 000 à 53,97 millions. Confronté à cette réalité, le Service coréen des douanes (KCS) a décidé de concevoir un système électronique de dédouanement appelé UNI-PASS qui permet l'informatisation des procédures douanières et l'automatisation des procédures de dédouanement. Dans un contexte de ressources disponibles limitées, ce portail permet de résoudre le problème posé par

l'augmentation du nombre de voyageurs et du volume des échanges.

L'adoption d'un tel système ne s'est pas faite du jour au lendemain, mais petit à petit, par approximations successives. Sa conception actuelle est donc le résultat de plusieurs années d'expérience et le fruit

Le Service coréen des douanes a réussi à partager au niveau mondial son expérience et son savoir-faire en matière de dédouanement électronique. Il a jusqu'à présent participé à la mise en place de systèmes douaniers électroniques dans 10 pays, notamment en Équateur, en Tanzanie et en Ouzbékistan.

du savoir-faire accumulé au fil du temps par la Douane coréenne. Il permet chaque année au KCS d'assurer le traitement électronique de 430 millions de déclarations et de 50 millions de voyageurs. UNI-PASS est composé de 77 modules et compte cinq systèmes subordonnés : un système de guichet unique, un système de gestion des dédouanements, un système de gestion du fret, un système de gestion des informations et un système de gestion des risques.

Caractéristiques principales d'UNI-PASS
Simplification des procédures grâce à un guichet unique

Le système offre un service de guichet unique pour l'ensemble des procédures de dédouanement. Il regroupe 39 services gouvernementaux, et assure ainsi l'échange d'informations entre les autorités de réglementation, la douane et les autres parties prenantes (comme les organismes privés mandatés par les gouvernements pour assurer certaines tâches de vérification des exigences), et ce, non pas uniquement pour l'octroi des autorisations réglementaires, mais aussi pour recueillir des statistiques et des informations aux fins d'analyse des données et de prise de décisions. En outre, ce portail relie 430 000 entités, notamment des entreprises

de négoce, des courtiers en douane, des compagnies de transport maritime, des compagnies aériennes, des sociétés de courrier exprès et des entrepôts.

Accélération du dédouanement grâce au système de gestion du dédouanement

Le système permet la dématérialisation de toutes les procédures de dédouanement. Le dédouanement des exportations, qui prenait plus d'un jour, est désormais effectué en 1,5 minute et la durée des procédures de dédouanement des importations est passée de plus de deux jours à 1,5 heure. Il convient de mentionner que le système assure le recouvrement d'un tiers des recettes fiscales nationales de la Corée.

Gestion en temps réel du suivi du fret grâce au système de gestion du fret

Le système recueille les connaissements auprès des compagnies de transport maritime, des compagnies aériennes et des transitaires, et attribue à chaque envoi un numéro de suivi. Le système de gestion du fret est connecté à des sociétés de courrier exprès, des entrepôts et d'autres entités privées chargées du transport de marchandises. Il permet aux douaniers et aux opérateurs d'accéder à des informations relatives au traitement du fret, de suivre les marchandises à chaque étape de la procédure, de disposer de données horaires, de connaître le nom du douanier responsable de la procédure ainsi que le lieu où se trouvent les marchandises, et d'avoir accès au manifeste, à la déclaration en douane et à d'autres documents requis au titre de la procédure de dédouanement. En outre, le temps nécessaire à la livraison ou au dédouanement des marchandises est également calculé afin d'éviter des problèmes logistiques, notamment la formation de goulets d'étranglement.

Dédouanement efficace des effets personnels des voyageurs grâce au système des RPCV

Le système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) est fondé sur l'utilisation de diverses données, notamment la liste des passagers, les données relatives aux réservations et l'historique de leurs déplacements (entrée

et sortie du territoire). Il permet d'analyser les risques préalablement à l'arrivée des voyageurs et de distinguer les voyageurs à haut risque devant être contrôlés des voyageurs ordinaires dont les bagages et effets personnels peuvent être rapidement dédouanés.

Gestion des risques grâce au système IRM-PASS

Le Système intégré de gestion des risques (IRM-PASS) analyse non seulement les données douanières, mais aussi les données fournies par d'autres entités afin d'obtenir des statistiques ou pour créer des profils de risque et des critères de ciblage applicables aux marchandises, aux entreprises et aux voyageurs. Ces informations sont mises à la disposition des douaniers au cours des différentes phases du contrôle et des procédures d'inspection afin de les aider dans leur prise de décision.

Coopération internationale

Le Service coréen des douanes a réussi à partager au niveau mondial son expérience et son savoir-faire en matière de dédouanement électronique. Il a jusqu'à présent participé à la mise en place de systèmes douaniers électroniques dans 10 pays,

notamment en Équateur, en Tanzanie et en Ouzbékistan.

Le KCS offre également une assistance aux administrations étrangères qui souhaitent entamer des projets de modernisation. Ainsi, 14 pays ont à ce jour bénéficié de cette assistance, dont le Cameroun, la Tanzanie et l'Ouzbékistan.

Pour pouvoir contribuer à la mise en œuvre d'un système douanier électronique, il est impératif de bien connaître les procédures, les systèmes et les pratiques propres au pays bénéficiaire. Les administrations désireuses de recevoir une aide doivent fournir des informations détaillées permettant d'avoir une idée précise de la manière dont elles fonctionnent et du projet qu'elles souhaitent développer. Elles doivent également apporter la preuve d'une volonté à toute épreuve et disposer d'excellentes capacités de gestion.

Il va de soi que les experts des deux pays concernés doivent trouver un terrain d'entente. Les premiers contacts s'établiront par téléphone ou via l'échange de lettres et de documents. Une délégation sera ensuite envoyée sur place.

Le système UNI-PASS ne peut être reproduit qu'avec l'autorisation du Directeur général du Service coréen des douanes qui détient les droits de brevet et de marque du système. Ce dernier peut être déployé partiellement, seulement certains modules sélectionnés étant mis en œuvre et connectés aux systèmes existants de l'autorité douanière, ou dans sa totalité, l'ensemble du système historique étant remplacé.

Habituellement, tout système informatique ou application est vendu sous la forme d'un code objet ou code compilé, soit la traduction d'un code source en une suite de chiffres qui sont compris par la machine, sans que soit communiqué le code source en lui-même. UNI-PASS est lui fourni, contre paiement, avec ses codes sources aux pays ayant la capacité d'utiliser ces codes pour personnaliser et mettre à jour le système si besoin.

La connexion du système électronique aux systèmes d'autres services dépendra de la mise en œuvre ou non par ces derniers d'un environnement de travail dématérialisé. Si un service gouvernemental dispose déjà d'un système informatisé, ce dernier devra être connecté au module de guichet unique UNI-PASS. Lorsqu'un utilisateur soumet une demande de « vérification des exigences » au guichet unique, celle-ci sera automatiquement transmise au service concerné. Le résultat sera renvoyé respectivement au demandeur et au système UNI-PASS via le guichet unique.

Le guichet unique est également pourvu d'une fonctionnalité ASP (authorized service programme), ce qui permet aux services gouvernementaux ne disposant pas de système propre de se connecter au guichet unique et de traiter les demandes électroniquement, c'est-à-dire recevoir, examiner et approuver les demandes, ainsi qu'émettre et envoyer les documents.

Souhaitant continuer à partager son expérience et son savoir-faire accumulés au fil du temps, le Service coréen des douanes invite toutes les administrations douanières désireuses de forger avec lui une relation de coopération à contacter l'équipe UNI-PASS.

En savoir +
unipass@customs.go.kr





Passage au numérique : l'expérience de la SARS

Par la Business Systems Division, Administration fiscale d'Afrique du Sud

POUSSÉE PAR DES exigences grandissantes en termes, notamment, d'adhésion aux instruments internationaux (ceux développés par l'OMD principalement), exhortée par les opérateurs commerciaux à rehausser la qualité de ses services et pressée d'amorcer le processus d'intégration régionale transfrontalière et d'échange international de données, l'Administration fiscale d'Afrique du Sud (SARS) a compris qu'il fallait revivifier ses opérations douanières.

Les aspirations profondes de la SARS l'ont obligée à abandonner son rôle de « garde-barrières » en vue de devenir un service informatisé centré sur une gestion des risques complète et automatisée. Pour ce faire, il s'agissait notamment de :

- résoudre des problèmes cruciaux tels que la dépendance au support papier, le recours à la mainlevée manuelle ou encore l'incapacité généralisée à

appréhender une transaction de bout en bout ;

- identifier des domaines réglementaires pouvant être simplifiés, afin de les débarrasser de leur complexité ;
- améliorer la qualité du service ;
- informatiser les processus manuels ;
- adopter une culture fondée sur l'innovation, l'apprentissage, l'amélioration constante, l'intégrité et le professionnalisme.

Préparation

La révision d'un cadre législatif vieux de 50 ans et une forte aspiration au changement ont poussé la SARS à revoir son fonctionnement et à examiner ses relations avec les parties prenantes au commerce. Suite à cet examen, le remaniement profond des systèmes hérités du passé, au profit d'une plateforme douanière unique informatisée, a été envisagé.

Le processus d'acquisition d'une nouvelle solution pour la Douane initié en 2009 allait permettre à la SARS d'étudier et de construire une solution moderne automatisée pour ses services douaniers, reposant sur des technologies de pointe. Elle avait déjà travaillé avec succès au développement de nouveaux services technologiques dédiés aux contribuables. Il lui semblait donc extrêmement judicieux d'examiner comment mettre à profit certaines des applications déjà développées afin de renforcer les capacités de la douane et d'offrir de nouveaux services à l'industrie.

Principes de conception

L'idée était de proposer aux usagers une évolution progressive. Pour le personnel douanier, cela signifiait laisser de côté les activités banales et sans valeur ajoutée, pour se concentrer sur la gestion du risque et autres activités connexes. La SARS devait, dans cette optique, adopter une vision innovante, permettant d'accroître la participation des opérateurs commerciaux à la procédure de soumission électronique

des données. Elle est parvenue à se rallier un secteur commercial bien établi, mais aussi les très nombreux prestataires de services informatiques. Le principe de « co-création » a été adopté avec ces parties prenantes, qui, avec la SARS, se sont engagées à concevoir de concert des solutions, arrêter un calendrier de développement, évaluer l'impact opérationnel et veiller à une mise en œuvre adéquate.

Etant donné qu'il s'agit de commerce transfrontalier, la SARS a dû également approcher ses homologues de la région et les inciter à s'impliquer.

L'ampleur des changements exigeait une stratégie de communication appropriée, un plan d'intégration des changements et

une structure d'appui pour l'après-mise en œuvre. En quelques mots, les procédures opérationnelles normalisées (PON) devaient être modifiées et des refontes législatives étaient nécessaires, mais il fallait, avant tout, un environnement opérationnel flambant neuf, au sein duquel les douaniers puissent exécuter leurs tâches.

La numérisation à grande échelle

De fin 2009 à mi-2013, la SARS a procédé à de vastes innovations numériques, grâce à des solutions qui allaient changer à tout jamais les procédures douanières et commerciales. Dans la plupart des cas, les avantages et les améliorations ont été instantanés, en raison de leur caractère palpable. Certaines des réalisations majeures sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Pour la SARS, les technologies modernes offrent une pléthore de possibilités de remaniement des procédures et permettent la souplesse, l'agilité et la flexibilité requises pour satisfaire aux futures demandes. L'objectif final est de veiller à ce que fonctionnaires et opérateurs commerciaux contrôlent mieux leurs activités respectives, ou encore de renforcer la prévisibilité des opérations douanières.

Message électronique	La SARS a rationalisé et normalisé les données de trois systèmes de déclaration hétéroclites. Toutes les données ont été cartographiées selon la version 3.2 du Modèle de données de l'OMD, permettant de la sorte de mieux gérer la base de données et la production de rapports économiques et commerciaux.
Gestion automatisée du fret	<ul style="list-style-type: none"> • La SARS a étoffé ses exigences en matière de déclaration du fret et développé une nouvelle plateforme technologique appelée Automated Cargo Management (Gestion automatisée du fret ou ACM). • Il convenait de se concentrer avant tout sur la déclaration des manifestes routiers, en raison des avantages attendus du traitement accéléré du fret routier aux frontières terrestres.
Gestion des activités	<ul style="list-style-type: none"> • Un Système de gestion du flux d'activités (connu sous le nom de <i>Service Manager</i>) permet d'assurer la communication entre le centre douanier et le port d'entrée, et d'assigner des tâches à chaque douanier. Le principe de séparation des rôles et des fonctions est rigoureusement appliqué à tous les niveaux du flux d'activités, afin de se prémunir d'éventuelles collusions entre un fonctionnaire et un acteur extérieur. • Avantages majeurs : <ul style="list-style-type: none"> - possibilité de superviser la performance et les activités du personnel ; - possibilité de surveiller la charge de travail et d'éventuellement la redistribuer. • Le travail est réparti selon une analyse du risque et le personnel ne peut donc pas choisir la transaction ou le cas sur lequel il veut travailler.
Justificatifs électroniques	<ul style="list-style-type: none"> • D'énormes économies de temps et de matériel ont été réalisées. • La durée de la procédure de dédouanement est passée de plusieurs jours à quelques heures.
Introduction d'une procédure en deux phases : soumission du manifeste et déclaration	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif de cette procédure est de s'assurer que les marchandises à l'importation, en transit ou à l'exportation déclarées à une frontière terrestre arrivent effectivement à ladite frontière et y soient traitées. • Cette innovation s'étendra également au trafic maritime, aérien et ferroviaire, en application de la nouvelle loi sur les contrôles douaniers. • Les opérateurs ont salué cette solution qui améliore la visibilité des transactions.
Application mobile destinée à faciliter les inspections douanières aux points d'entrée	<ul style="list-style-type: none"> • La SARS a développé une application à utiliser sur tablette. Connecté au cœur du système douanier par WiFi, tout inspecteur peut accéder à la déclaration en douane et autres documents justificatifs relatifs à la cargaison à inspecter. L'application permet de saisir des résultats d'inspection et de transmettre des photographies. • L'application étant intégrée au système douanier, les opérations de contrôles sont finalisées rapidement après le dépôt du rapport d'inspection. • La durée de la procédure de dédouanement est passée de plusieurs jours à quelques heures.
Nouvelle solution de gestion du dédouanement, paiement en ligne et système de gestion des comptes	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle plateforme en ligne pour la gestion de bout en bout du dédouanement. • Un dispositif comptable totalement automatisé, permettant aux parties prenantes de gérer leur propre compte.

Utilisation de papier	40 millions de feuilles de papier étaient auparavant nécessaires au traitement de 5,5 millions de déclarations, contre 800 000 actuellement.
Inspection physique	Durée des inspections physiques réduite de huit heures à deux heures (en moyenne).
Simplification	Traitement des déclarations en douane en temps réel - 7 secondes pour répondre à un opérateur commercial.
Contrôle des risques	Détection précoce et atténuation des risques.
Facilitation des échanges	Le nombre de jours nécessaires pour importer des marchandises a baissé de moitié.

Impact sur les ressources humaines

Sur le plan externe

Les économies de coûts réalisées tout au long de la chaîne logistique sont conséquentes. Grâce à l'élimination des procédures de dédouanement sur papier et au nouveau système de communication, les opérateurs commerciaux communiquent avec la Douane par voie électronique, sans devoir se présenter en chair et en os devant un de ses agents.

De plus, les procédures de dédouanement applicables aux importations, aux exportations et aux pays transfrontaliers, qui sont régies par un modèle de données unique, ont amélioré la participation des opérateurs commerciaux aux échanges de données informatisés (EDI), tout autant que l'intégrité des données.

Sur le plan interne

Le passage au numérique a permis à la SARS de rationaliser ses dispositifs de formation du

personnel et de superviser plus efficacement la charge de travail. Il a également largement contribué à réduire le risque de collusion entre des employés et des tiers extérieurs. Grâce aux procédures plus brèves, résultat du système de gestion des flux d'activités, les employés ont davantage de temps pour mettre leurs compétences respectives à profit, en vertu de leur rôle et de leurs fonctions.

La SARS reconnaît que, malgré les mécanismes électroniques internes de protection installés dans le système pour limiter le risque de pratiques irrégulières, certains tentent de manipuler les paramètres du système dans leur propre intérêt. Voilà pourquoi les évaluations et examens permanents restent de mise afin de renforcer la sécurité ou d'améliorer la formation et les niveaux d'intégrité, le cas échéant.

Les principales stratégies d'avenir

Dans le monde actuel, la numérisation et la TI sont indispensables pour garantir la pertinence des activités et se renseigner sur les tendances illicites. La SARS en est bien consciente et a arrêté les stratégies d'avenir suivantes :

- l'utilisation des technologies biométriques pour l'accès au système, une sécurité renforcée et le recours à des solutions de gestion de l'identité ;
- une amélioration des capacités d'assimilation et d'analyse des données de la chaîne logistique, au profit de la gestion du risque et de la capacité de détection ;
- la multiplication des technologies d'inspection non intrusives et des outils de suivi et repérage, afin d'améliorer les contrôles.

En savoir +

www.sars.gov.za

eTIR, numé



le nouveau carnet TIR rique



Par Daniel Kern,

DE L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

et André Sceia,

DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

Le système TIR se dématérialise.

Le nouveau système électronique, eTIR, assurera l'échange de données numériques en temps réel entre les transporteurs, les autorités douanières, les organisations garantes du système TIR et les Nations Unies. Un projet pilote est en cours entre la Turquie et l'Iran et le système eTIR devrait s'étendre géographiquement à partir de ce projet dans les années à venir, réduisant les coûts des opérations de transit tout en renforçant la sécurité.

LE SYSTÈME TIR (Transports Internationaux Routiers) est le seul système de transit global autorisant le déplacement de marchandises, chargées dans des compartiments scellés, entre un bureau de douane de départ et un bureau de douane de destination, grâce à des procédures et contrôles douaniers harmonisés et faisant l'objet d'une reconnaissance mutuelle, ainsi que grâce à une garantie internationale. Le système facilite le commerce et le transport tout en évitant les pertes de taxes et de droits de douane.

Le système est fondé sur la Convention TIR des Nations Unies qui est gérée, depuis ses origines dans les années 1950, par ses parties contractantes sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). L'IRU, sous mandat de l'ONU, gère la chaîne de garantie internationale, produit et distribue les fameux carnets TIR et fait évoluer en permanence les processus informatiques et administratifs, assurant ainsi le bon fonctionnement de ce partenariat public-privé établi de longue date et, qui plus est, réussi.

© Marcello eM

Toutes les parties prenantes au projet pilote eTIR utilisent, pour l'échange d'informations, des applications et services web sécurisés spécifiques. Les associations nationales utilisent plus précisément le « Portail des associations TIR » pour établir des garanties électroniques aux transporteurs. Les transporteurs utilisent, quant à eux, le « Portail des titulaires TIR » pour commander des garanties électroniques et soumettre des déclarations préalables aux autorités douanières.

La Convention TIR compte aujourd'hui 69 parties contractantes, réparties sur quatre continents, et d'autres pays, de régions très diverses comme l'Afrique, l'Asie, le Moyen-Orient et l'Amérique du Sud, qui se sont montrées très intéressées par une adhésion à la Convention dans un futur proche.

Pendant de nombreuses années, le carnet de papiers multicolores a été l'icône du système TIR, faisant office de document standard de transit douanier et fournissant la preuve tangible de l'existence d'une garantie financière requise pour couvrir les droits et taxes applicables aux marchandises transportées.

Cependant, les temps et les technologies changent. Pour mieux servir les transporteurs et les autorités douanières, le système TIR doit être plus compétitif et plus performant. L'IRU et la CEE-ONU ont donc uni leurs efforts pour informatiser complètement les procédures TIR. En mars 2015, les deux organisations ont signé un accord ouvrant la voie au projet pilote eTIR, mis en œuvre actuellement entre l'Iran et la Turquie.

Lancé officiellement en octobre 2015, ce projet pilote est mené par les autorités douanières turque et iranienne ainsi que par deux transporteurs volontaires et les

deux associations garantes dans chacun des pays en question, à savoir la Chambre iranienne du commerce, de l'industrie, des mines et de l'agriculture (ICCIMA) et l'Union des Chambres et Bourses de Turquie (TOBB), en collaboration avec l'IRU et la CEE-ONU.

En novembre et en décembre 2015, après que des tests concluants ont été réalisés sur les systèmes informatiques de toutes les parties prenantes, des expéditions pilotes eTIR ont été conduites avec succès entre Téhéran (Iran) et Izmir (Turquie). Les camions ont traversé la frontière iranoturque au poste de Bazargan-Gurbulak dans les deux sens et l'échange d'informations a été réalisé par voie numérique, remplaçant intégralement les procédures papier habituelles.

La seconde phase du projet, impliquant d'autres bureaux de douanes et entreprises de transport, débutera en février 2016. Les parties testeront d'autres fonctionnalités comme le paiement électronique pour l'achat de garanties électroniques ou encore l'utilisation de signatures électroniques.

Les données TIR sont envoyées à l'IRU par les systèmes informatiques des administrations douanières et immédiatement



Lancé officiellement en octobre 2015, le projet pilote eTIR est mené par les autorités douanières turque et iranienne ainsi que par deux transporteurs volontaires et les deux associations garantes dans chacun des pays en question.

reproduites dans le système international eTIR hébergé par la CEE-ONU. Les deux systèmes, celui de l'IRU comme celui de la CEE-ONU, utilisent des services web sécurisés permettant aux administrations douanières de vérifier la validité d'une garantie électronique donnée et d'obtenir toutes les informations sur le transport couvert par la garantie électronique en question.

Il est important de noter que le système eTIR a été conçu dans le respect des dispositions du Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter les échanges commerciaux internationaux, et repose sur le Modèle de données de l'OMD, plus particulièrement sur le jeu de données correspondant à la procédure TIR intégré au Modèle de données en tant que « Dossier d'information ».

Le système permet à toutes les parties prenantes d'accéder en temps réel à toutes les informations pertinentes et de disposer de renseignements préalables sur les chargements, ce qui comporte des avantages sur le plan de la sécurité et de la gestion des risques, et permet, en même temps, concrètement, de diminuer le risque de fraude, d'accélérer les procédures douanières et de réduire considérablement les coûts.

Toutes les parties prenantes ont fait preuve d'un fort engagement et manifesté un vif enthousiasme pour le projet pilote. Elles se réjouissent de présenter leurs résultats au Comité de gestion TIR, composé de toutes les parties contractantes à la Convention TIR, et d'avancer dans le programme eTIR.

Parallèlement aux efforts en cours visant à élaborer des dispositions juridiques concernant eTIR, qui seront soit incluses dans la Convention TIR existante, soit constitueront un protocole séparé, la finalisation du projet pilote entre l'Iran et la Turquie est une étape clé vers le développement d'un système eTIR mondial entièrement informatisé, of a fully computerized global eTIR system.

En savoir +

www.youtube.com/watch?v=hi1j0korsZ4

Le contenu de cet article ne reflète pas nécessairement le point de vue officiel de la CEE-ONU. Ses auteurs assument l'entière responsabilité des informations et des opinions qui y sont exprimées.



A Master's Programme for Strategic Managers in Customs



The MCA in Customs, Taxation and International Trade Law is a well-established course for customs practitioners in the public and private sectors of all countries. It is held in English and takes place in Germany.

The MCA was founded in 2005 to prepare students for roles as strategic managers in the field of customs. It is offered by the University of Münster and the AWA Foreign Trade Academy.

The course is part-time and lasts 18 months. The monthly lectures can also be attended online. The MCA is ECTS-accredited and recognised by the WCO. Graduates are awarded the degree "Master of Customs Administration" (MCA) by the University of Münster.

- Start:** September 2016
- Location:** Münster, Germany
- Duration:** 18 months
- Contents:** Lectures, project work and master's thesis
- Contact:** University of Münster
Phone +49 (0)251 83 27591
E-Mail customs@uni-muenster.de



MCA

CUSTOMS, TAXATION AND INTERNATIONAL TRADE LAW
› University of Münster

Applications: www.uni-muenster-mca.de/admission Further information is available on our website: www.uni-muenster-mca.de

OEA et dématérialisation : une réelle opportunité pour les entreprises

Par Olivier Layec,

ALIS INTERNATIONAL

Avec l'entrée en vigueur au sein de l'Union européenne du « Code des Douanes de l'Union » et la toujours trop réelle menace terroriste, obtenir le statut d'Opérateur Économique Agréé est plus que jamais indispensable pour les entreprises du monde de la logistique. Or, garantir et optimiser l'obtention du statut d'OEA nécessite le déploiement d'outils de dématérialisation... qui eux-mêmes sont rendus indispensables par la nécessaire maîtrise des coûts et la concurrence exacerbée dans le domaine du transport international. Jamais convergence d'intérêts n'avait, à ce point, débouché sur un mariage aussi heureux.

NÉ EN 2005 des attentats de New York (2001) et de Madrid (2004), c'est à l'ombre des attaques terroristes de Paris du 13 novembre 2015 que le statut européen d'Opérateur Économique Agréé (OEA) a fêté son dixième anniversaire. C'est effectivement le 13 avril 2005, au cœur du règlement européen n°648 que le terme d'OEA fait, pour la première fois, son apparition.

Concrètement, ce texte européen, puis ceux qui suivront, précise que les acteurs économiques titulaires d'un statut OEA Agréé peuvent bénéficier de facilités et simplifications en matière douanière, tout en étant rangés dans la catégorie des entreprises de confiance, garantissant un certain niveau de sûreté. Trois statuts ont été initialement institués (sûreté/sécurité, facilitations douanières et « complet »), et le Code des Douanes de l'Union (CDU),

applicable au printemps 2016, permettra une réforme à la marge du dispositif.

Ce nouveau code dont les maîtres mots sont la gestion des risques et l'environnement sans support papier sera une réelle source d'opportunités pour les entreprises disposant du statut OEA. Le CDU réserve aux OEA un accès exclusif à de nouvelles autorisations douanières : le dédouanement centralisé communautaire, l'inscription dans les écritures avec dispense de notification de présentation, l'auto-évaluation et la réduction de la garantie globale sur les dettes nées. Il permettra également de nouvelles facilitations, par exemple en matière de contrôle. A contrario, les critères d'attribution de l'OEA seront renforcés, c'est donc un nivellement par le haut que le monde du dédouanement constatera.

Dix ans après sa naissance et alors qu'un gros millier de statuts ont été délivrés par la Douane française, environ 15 000 au niveau de l'Union européenne, quels enseignements peut-on tirer pour les entreprises et en quoi la dématérialisation constitue-t-elle une opportunité pour l'OEA, et vice versa ? Quels sont les chantiers encore ouverts ?

Un acteur responsable du dédouanement

Avec le Code des Douanes de l'Union et la disparition programmée du commissionnaire en douane, ce qui était annoncé en 2005 sera demain une réalité : le statut OEA va devenir l'instrument principal du dédouanement. L'exigence d'obtention du statut justifiera pleinement et entièrement la fiabilité de l'opérateur et un représentant en douane agréé OEA pourra, de droit, fournir ses services dans un État membre autre que celui dans lequel il est établi. Il convient de bien situer l'enjeu pour les entreprises : celles qui ne sont pas agréées OEA devront justifier, par d'autres moyens nécessairement moins fiables et moins pertinents, leur compétence et leur rapport de confiance avec l'administration. A contrario, les opérateurs OEA bénéficieront de facto de cette confiance et pourront, sans contrainte complémentaire, dédouaner pour le compte d'autrui. Inévitablement, tout ceci mènera à un nivellement « par le haut » de la profession et ceux qui ne pourront pas s'adapter subiront la loi de Darwin et disparaîtront.

Pour les entreprises du monde de la logistique, il n'y aura aucun appel : c'est « être ou ne pas être ». Bien évidemment, comme elles le font depuis plusieurs années, les entreprises agréées feront valoir leur statut d'Opérateur Économique Agréé sur le plan marketing afin de mieux vendre la qualité de leur prestation. L'approche est louable et, sans doute, cohérente. Elle ne doit toutefois pas masquer la réalité de l'enjeu : pour être utilisé à bon escient, l'OEA ne

En quoi est-il indispensable à la dématérialisation ? Sans tomber dans la caricature, on peut aussi monter un moteur de Ferrari sur une 2CV... Il est évident que le certificat d'OEA, avec les contraintes opérationnelles déjà évoquées, les obligations de contrôle et d'audit, constitue le canevas idéal pour une dématérialisation aboutie. Une dématérialisation qu'il va catalyser et qui va, tout naturellement, trouver son chemin et utiliser idéalement les outils communautaires.

doit pas être un logo passif figurant sur un site internet, il doit être un élément du produit lui-même. Très peu d'entreprises agréées semblent l'avoir compris : être OEA, cela signifie faire valoir un partenariat privilégié avec la douane, mais cela signifie surtout l'affirmation, urbi et orbi, des règles de conformité les plus exigeantes en matière de dédouanement et de sûreté/sécurité. Cette conformité, certifiée par l'administration elle-même, est une exigence très forte des appels d'offres logistiques internationaux et constitue un élément majeur du produit logistique. Pour être optimisée, elle doit être structurée.

Les contraintes et les avantages du statut pour l'entreprise certifiée

Obtenir le statut « OEA complet », c'est-à-dire facilitations douanières et sûreté/sécurité, nécessite que l'entreprise déploie, et surtout contrôle, quatre séries de processus : les processus purement douaniers, les processus de sûreté/sécurité, les processus opérationnels internes (hors douane) et les processus externalisés. Sans oublier la responsabilité, la maîtrise et la responsabilisation des collaborateurs, de même que leur nécessaire polyvalence. Ce déploiement et ce contrôle régulier constituent, il ne faut pas le nier, une charge de travail qui peut s'avérer importante. Il est difficile de construire un statut d'OEA, et surtout de le maintenir, sans dédier à la mission une ou plusieurs personnes.

La maîtrise des sous-traitants, dont l'OEA est constamment responsable, constitue sans nul doute la mission la plus contraignante car la chaîne de sûreté ne vaut que par son maillon le plus faible et toute rupture de la chaîne implique la nullité de l'ensemble du processus. En clair, être OEA et sous-traiter une partie de la mission logistique à une entreprise qui n'est ni OEA, ni sous contrôle, revient à nier le principe même de l'OEA et de la sûreté. Là encore, le marketing ne peut être un simple emballage. Alors il faut homologuer les sous-traitants, les auditer et les contrôler régulièrement, afin de s'assurer que leurs affirmations sont et restent valables. Tout ceci avec une épée de Damoclès que peu d'acteurs ont perçue : une responsabilité civile potentiellement très lourde en cas de manquement aux obligations. Très lourde, et très difficilement assurable.

La dématérialisation, pour mieux maîtriser les risques

C'est pourtant le chemin de l'histoire. Ne pas l'emprunter, c'est disparaître. A défaut de pouvoir assurer le risque - quelle compagnie d'assurance assurerait les conséquences civiles d'un attentat résultant de matières radioactives ou chimiques impunément importées sur le territoire de l'Union européenne par l'intermédiaire d'un OEA ? - il s'agit de le canaliser, de le limiter et de le structurer. Même s'il convient de rester prudent, un OEA dont



alis
international

les processus seraient structurés et contrôlés conformément aux textes européens pourrait difficilement être poursuivi en responsabilité car il faudrait démontrer sa faute inexcusable.

C'est là qu'intervient la dématérialisation des processus : une chaîne opérationnelle entièrement automatisée, dématérialisée, contrôlée par des responsables permet, par exemple, de garantir que le sous-traitant untel, homologué il y a deux ans, a bien été audité depuis son intégration ; qu'il a bien transmis son attestation d'OEA à jour ou l'exemplaire de la déclaration de sûreté ; que ses locaux sont toujours sécurisés et ses personnels contrôlés, etc. L'intervention humaine n'est surtout pas supprimée, mais elle se contente de piloter et de contrôler.

La dématérialisation, pour optimiser les avantages du statut d'OEA

Dématérialiser, c'est d'abord réduire les risques d'erreurs, qu'il s'agisse de mauvaises saisies informatiques ou d'erreurs, de « routing » ou de transfert de documents ou de colis. Que les entreprises calculent, chaque année, ce que leur coûtent les erreurs opérationnelles et elles comprendront que l'investissement dans la dématérialisation et l'automatisation est rentable ! Les audits réalisés auprès de plusieurs commissionnaires de transport sont flagrants : en moyenne, sur 20 dossiers litigieux ou contentieux, représentant un montant global de près de deux millions d'euros, 90 % du risque aurait pu être supprimé par une dématérialisation des documents et des processus. Attestations d'assurances non réclamées, inversion du contenu de remorques, instructions de chargement non transmises au sous-traitant, mauvais « routing » d'un colis avec réparation du dommage, clients non garantis financièrement, perte d'un document entraînant mauvaise liquidation de droits et taxes, non prise en compte de contingents douaniers, la liste est longue... mais le mal n'est pas sans remède.

Certes, la dématérialisation des documents sans l'automatisation des processus ne répond qu'à une partie de la problématique. En outre, il est impossible d'atteindre le niveau « zéro défaut », mais les

avantages espérés sont nombreux : réduire sensiblement le nombre de litiges et de contentieux, garantir une mise à jour des contrats clients et fournisseurs, répondre aux exigences de la mise en conformité, réduire les impayés, réduire les risques de vol, de perte et de retard, supprimer tout ou une partie des amendes en douane et des redressements de droits et taxes, diminuer le montant des primes d'assurance... car on ne négocie bien avec une compagnie d'assurance qu'à la condition de démontrer un risque opérationnel et financier parfaitement limité et maîtrisé.

Mais quid de l'OEA dans ce processus ? En quoi est-il indispensable à la dématérialisation ? N'est-il pas possible d'engager un chantier de dématérialisation de la chaîne logistique sans être OEA ? Sans tomber dans la caricature, on peut aussi monter un moteur de Ferrari sur une 2CV... Il est évident que le certificat d'OEA, avec les contraintes opérationnelles déjà évoquées, les obligations de contrôle et d'audit, constitue le canevas idéal pour une dématérialisation aboutie. Une dématérialisation qu'il va catalyser et qui va, tout naturellement, trouver son chemin et utiliser idéalement les outils communautaires, notamment les systèmes dits « Cargo Community Systems » (CCS), qui permettent à la fois un parfait traitement de la prise en charge douanière (le suivi de marchandises), une automatisation des procédures ICS et ECS (Import Control System et Export Control System), et, enfin, l'attribution de nouvelles facilitations douanières, le plus souvent locales, du fait d'une totale transparence des informations détenues par les opérateurs. Par ailleurs, cette dématérialisation et le déploiement des CCS doivent aller de pair avec l'introduction de nouveaux systèmes d'information par les douanes nationales. Ainsi, en France, plusieurs téléprocédures (DELTA C et DELTA D) doivent migrer pour donner naissance à DELTA G.

Avec le CDU et la nouvelle menace terroriste, le statut OEA est plus que jamais indispensable. Ne pas être OEA, c'est disparaître. Or, garantir et optimiser le statut d'OEA nécessitent le déploiement d'outils de dématérialisation... qui eux-mêmes sont rendus indispensables par la

nécessaire maîtrise des coûts et la concurrence exacerbée dans le domaine du transport international. Jamais convergence d'intérêts n'avait, à ce point, débouché sur un mariage aussi heureux !

Au final, la dématérialisation permet bien d'optimiser tous les avantages de l'OEA :

- meilleure maîtrise des processus (procédures à jour et gestion des dysfonctionnements en ciblant les causes, mises à jour des contrats, engagement et information au risque de fraude vis-à-vis du personnel, etc.) ;
- meilleure connaissance des contraintes et exigences propres à l'entreprise (plan de sécurité, panneau d'information, indicateurs clés de performance, tableau de polyvalence, port des équipements de protection individuelle, etc.) ;
- diminution du nombre d'accidents du travail et des risques sociaux pour l'entreprise ;
- baisse des coûts d'assurance due à une meilleure gestion interne ;
- forte sensibilisation de toute l'entreprise et de ses collaborateurs en matière de sûreté/sécurité.

Restent tout de même quelques questions, sans lesquelles le monde de la logistique serait trop simple : comment bien analyser les processus appelés à être dématérialisés, comment bien sécuriser cette dématérialisation et prévenir les attaques extérieures, comment amener les PME et les TPE à rentrer dans un dispositif qui, de prime abord, ne semble pas dimensionné pour elles et, last but not least, comment accélérer l'harmonisation internationale et la reconnaissance mutuelle des statuts.

Les chantiers encore ouverts sont donc nombreux et il faut s'y atteler sans tarder. Ils ne doivent surtout pas être un mauvais alibi pour ne pas investir les champs de la dématérialisation et de l'OEA, tellement liés.

En savoir +
www.alis-intl.com

La sécurisation de la chaîne logistique numérique

Par James Canham
et Alexeter de Voet,

ACCENTURE GLOBAL CUSTOMS PRACTICE

LA CHAÎNE LOGISTIQUE numérique est le lieu où s'opère la mutation du commerce, les consommateurs et les entreprises optant pour les médias et les biens numériques ainsi que pour le commerce électronique, en lieu et place des biens physiques et des magasins traditionnels. Les plateformes d'échange de biens en ligne et sur le « darknet », les modes de transport sans pilote (tels que les drones) et les techniques numériques de conception et de fabrication (comme l'impression 3D) constituent autant de nouveautés qui viennent destabiliser les chaînes logistiques du commerce international.

Cette situation change la donne pour les douanes et les services chargés de la protection des frontières qui se voient aujourd'hui confrontés à des défis de taille. Si elles veulent garder leur pertinence et leur efficacité, les administrations douanières doivent s'adapter à cette nouvelle réalité. Elles doivent planifier, définir et mettre en place de nouveaux réseaux avec des acteurs et des partenaires différents afin de pouvoir continuer à protéger les pays et les citoyens contre les effets nocifs des produits illicites.

Voici le contexte dans lequel s'inscrit cette nouvelle chaîne logistique :

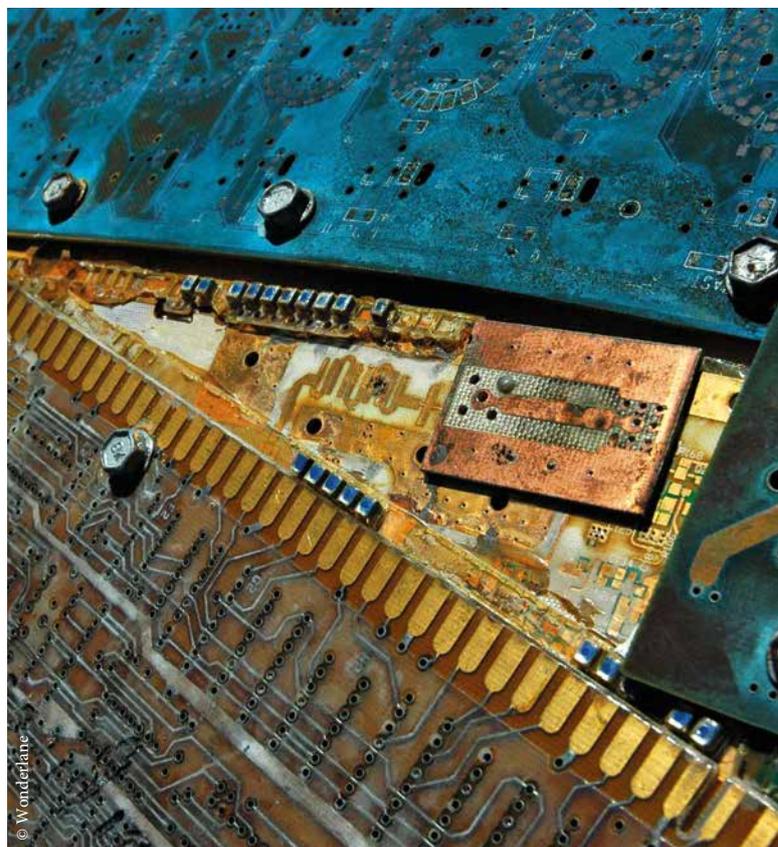
- la combinaison de nouvelles techniques de fabrication basées sur des concepts numériques et la croissance exponentielle du commerce électronique entraînent l'émergence de modes de fabrication à petite échelle, voire personnalisée ;
- les serveurs, les entrepôts numériques et les fournisseurs de services Internet (ISP) remplacent petit à petit les ports, les entrepôts et les transporteurs, tandis que la numérisation des marchandises et les modes de transport autonomes deviennent de plus en plus monnaie courante ;

- les prestataires de services de paiement et les marchés en ligne sont en train de supplanter les banques et les spécialistes du financement du commerce.

Remise en question de la chaîne logistique traditionnelle

Dans une chaîne logistique traditionnelle, les services des douanes suivent les « traces écrites » et évaluent le risque au fur et à mesure que les marchandises passent du fabricant au magasin, en passant par l'entrepôt. Une chaîne logistique numérique compte un moins grand nombre de maillons. Les administrations modernes doivent mettre en place de nouveaux « points d'ancrage ». La numérisation des produits exige que puissent être identifiés l'individu qui met en ligne un fichier, le marché numérique concerné ou l'acheteur qui va télécharger le fichier.

Ne pas intégrer ces nouveaux modus operandi peut se traduire par des pertes substantielles. On estime que l'impression 3D pourrait générer à elle seule des pertes annuelles au titre de la propriété intellectuelle pouvant aller jusqu'à 100 milliards de dollars des États-Unis (USD)*. Il est donc incontestable que les pertes de recettes fiscales ou douanières risquent également d'être colossales, cela allant de pair avec le phénomène selon lequel une grande partie des échanges commerciaux contournera les frontières traditionnelles, les consommateurs préférant désormais acheter et imprimer des concepts numériques là où ils se trouvent.



Des entreprises de renom, comme Ford Motor Company, se tournent vers les technologies d'impression 3D pour réduire les délais de développement, diminuer les coûts et améliorer la qualité. Nous ne sommes qu'au début d'une véritable révolution technologique, selon Ford : « Un jour, des millions de pièces détachées de voitures pourront être imprimées aussi rapidement que des journaux, il suffira d'appuyer sur un bouton comme on appuie aujourd'hui sur le bouton d'une imprimante, ce qui permettra de gagner des mois de développement et des millions de dollars. »*

L'utilisation de moyens de transport sans pilote, comme les drones, qui sont à ce jour très peu réglementés, pose un autre type de défis sans précédent dans la lutte pour la sécurisation des frontières, étant donné qu'ils sont commandés sans fil à distance et que les informations relatives au départ, à la destination, au propriétaire

et à l'opérateur de ce mode de transport ne sont pas forcément ou directement accessibles.

Alors que des camions sans chauffeur sont déjà utilisés sur des sites spécifiques, comme dans des mines, sur des terrains militaires et dans des terminaux à conteneurs, des constructeurs tels que Mercedes-Benz, Volvo et Peterbilt mettent au point des versions pouvant rouler sur route qui sont déjà testées aux États-Unis et en Europe.* En outre, des sociétés actives dans le secteur de l'expédition de colis et de paquets, comme Amazon* et Deutsche Post-DHL*, sont en train d'élaborer des programmes qui permettront la livraison par drones des achats en ligne.

Les services des douanes doivent agir dès à présent. En anticipant les changements dans les chaînes logistiques, en effectuant une veille sur Internet (par exemple, en analysant le contenu des réseaux sociaux afin d'identifier les risques liés au commerce illicite), en utilisant des réseaux cellulaires pour surveiller les déplacements des véhicules autonomes et en coopérant avec des fournisseurs de services Internet (ISP) et avec des agences de sécurité, dans le respect de la confidentialité des données, les administrations douanières pourront en toute confiance se lancer dans l'aventure des chaînes logistiques numériques.

De DHL à AT&T

Alors que les fichiers numériques remplacent le fret physique et que les drones remplacent les avions, le transport des marchandises évolue pour devenir synonyme de transmission de données, rendant par là-même obsolètes les transporteurs et les aspects logistiques du commerce. Ce sont désormais les fournisseurs de services Internet (ISP) qui jouent le rôle d'opérateurs de ces nouvelles voies commerciales numériques.

Les imprimantes 3D produisent aujourd'hui des biens et des pièces plus complexes, qui vont bien au-delà de simples prototypes. Par exemple, un fabricant de matériel médical a intenté une action pour violation de brevet auprès de la Commission du commerce international (ITC) après l'importation et la vente par un concurrent de modèles, de données et de protocoles de traitement numériques.

Selon le plaignant, son concurrent a créé un fichier de données 3D au Pakistan et l'a téléchargé sur un serveur au Texas, où il a pu, à partir du fichier, fabriquer des appareils dentaires.

De plus, un « darknet » en pleine expansion permet à des marchandises physiques, souvent dangereuses et illicites, d'être échangées en dehors de tout contrôle par une autorité publique. Le « darknet » est un marché sur le « dark web » : des milliers de sites web et de communautés y utilisent l'Internet public mais ne sont pas accessibles sans configurations spécifiques. La raison d'être de la plupart de ces plateformes de vente est d'abriter des trafics de biens le plus souvent illégaux ou volés. Selon une étude menée par des chercheurs de la Carnegie Mellon University, des criminels gagneraient 100 millions de dollars US par an en vendant des stupéfiants et d'autres produits de contrebande via ces sites web cachés.

Le transport de ces marchandises par drones ou par tout autre mode de transport autonome augmente le caractère anonyme de telles transactions commerciales. Les organisations criminelles recourent de plus en plus à cette technologie. L'année dernière, l'Administration de la répression du trafic des stupéfiants des États-Unis (DEA) a rapporté que « des drones transportant de la drogue avaient effectué une moyenne de 150 voyages entre le Mexique et les États-Unis. »* De même, selon l'agence de presse russe TASS, « un drone artisanal lituanien intercepté en Russie... servait à faire entrer en Russie des cigarettes de contrebande ».*

Ces nouvelles menaces numériques font peser sur les fournisseurs de services Internet (ISP) des demandes et des responsabilités inattendues. L'Institute for Homeland Security Solutions aux États-Unis a déclaré « avoir potentiellement mis au point des solutions économiques permettant de prévenir certains types de cybercomportements malveillants ».* Plus récemment, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a estimé que les fournisseurs de services Internet (ISP) pourraient se voir ordonner de bloquer l'accès à des sites web proposant des contenus constituant une infraction au droit de propriété intellectuelle.

Dans le cadre de leur mission d'identification et d'interception des biens numériques illicites ou des marchandises physiques faisant l'objet d'un commerce numérique, les services des douanes doivent établir des partenariats avec les parties prenantes de ces nouvelles infrastructures. Les administrations devraient apprendre à maîtriser ce nouvel environnement numérique en coopérant avec les fournisseurs de services Internet (ISP), la Commission du commerce international (ITC) et les autorités chargées de veiller au respect de la propriété intellectuelle, afin de définir un cadre réglementaire en la matière.

En pratique, les services des douanes devraient chercher à obtenir des informations sur les adresses IP d'origine et de destination ainsi que sur le volume et le type de données transférées, dans le respect de la confidentialité des données. Ils devraient également établir des liens avec les centres de données qui hébergent ces informations et recourir aux techniques d'analytique des mégadonnées (big data). Il serait également nécessaire de mener une analyse des échanges commerciaux numériques et de procéder à une évaluation, du volume des activités commerciales en ligne et des transactions effectuées par les individus, et ce, afin de mieux identifier les risques.

Des banques à PayPal

Les outils de financement du commerce à court terme, comme les lettres de crédit octroyées par les banques, permettent aux chaînes logistiques traditionnelles de prospérer et d'être pérennes. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) estime que 80 à 90 % du commerce mondial dépend de ces outils, notamment les crédits commerciaux et les assurances/garanties.* Toutefois, de nouvelles formes de financement voient le jour. Un service des douanes qui chercherait à surveiller des mouvements commerciaux illicites devrait coopérer avec des réseaux de paiement, tels que PayPal et les marchés numériques, étant donné que ceux-ci commencent à remplacer les intermédiaires bancaires traditionnels.

Dans un environnement de commerce numérique, les fichiers échangés atteignent leur destination en quelques secondes.

AKANEA

LOGICIEL EXPERT pour la gestion de vos PROCÉDURES DOUANIÈRES

Le calcul des droits de douane peut s'effectuer au lieu et au moment de la vente par le truchement d'une société de carte de crédit ou d'un service de paiement en ligne, comme PayPal - ce qui revient à envoyer aux oubliettes les lettres de crédit et autres garanties. Les administrations douanières doivent également repenser la notion de frontière. Ainsi, les douanes doivent déterminer si le lieu où un concepteur a physiquement téléchargé un fichier numérique ou si l'endroit où un drone a pris livraison de sa charge doit être considéré comme le pays d'exportation.

Comment sécuriser l'avenir numérique

Certaines administrations douanières réfléchissent désormais au rôle qu'elles pourraient être amenées à jouer dans cette nouvelle ère numérique. Pour autant, toutes n'ont pas encore pris la mesure de la menace que représente la chaîne logistique numérique. La gamme des biens créés et acheminés à l'aide du numérique ne va cesser de croître, tout comme leur degré de sophistication. La chaîne logistique numérique va également faire intervenir tout un ensemble de nouveaux acteurs qui seront parties prenantes à cette évolution, comme les fournisseurs de services Internet (ISP), les fabricants d'imprimantes 3D et de véhicules autonomes, les créateurs de fichiers numériques, les concepteurs d'outils de financement du commerce, et les boutiques en ligne.

Désormais, si elles veulent garantir la sécurisation des échanges commerciaux, c'est vers une nouvelle catégorie de partenaires que les douanes doivent jeter des passerelles. Elles devront mettre en place une coopération avec les organes de réglementation nationaux et internationaux qui portera sur les politiques commerciales et de transport et sur les questions relatives à la protection de la vie privée et au partage du renseignement, l'objectif étant de définir un cadre général de réglementation de la chaîne logistique numérique. Dans un second temps, les administrations douanières pourront prendre l'initiative de concevoir des solutions technologiques et des processus collaboratifs avec leurs nouveaux partenaires numériques, à savoir les fournisseurs de services Internet (ISP), les marchés en ligne et les plateformes de paiement.

En agissant dès à présent, les douanes pourront définir les priorités et jouer un rôle de premier plan dans la sécurisation de cette nouvelle chaîne logistique numérique.

En savoir +

james.canham@accenture.com

alexander.de.voet@accenture.com

*Les auteurs tiennent toutes ces références à la disposition du lecteur.

A propos des auteurs

James Canham est Managing Director, responsable de Accenture's Global Customs Practice. Alexander de Voet intervient chez Accenture en tant que consultant et spécialiste des nouvelles chaînes logistiques et de leurs répercussions sur le secteur douanier.



“ Accélérateur de
croissance au cœur
de la supply-chain
depuis plus de 25 ans ”

 **AKANEA**
DEVELOPPEMENT

09 72 72 23 62
(appel non surtaxé)

www.akanea.com



Commencez petit, pensez grand, pensez « Big Data »

Par Ziv Baida,

DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL,
SECTEUR PUBLIC EUROPÉEN, CHEZ DUN &
BRADSTREET

93 % DES PERSONNES ayant répondu à une récente étude menée par Unisys Corporation auprès d'instances gouvernementales centrales ont déclaré que le recours à des outils d'analyse de données permettait d'améliorer la qualité et la rapidité des processus de prise de décision. Toutefois, 70 % d'entre eux se disaient préoccupés quant à la capacité de leurs services non pas tant à simplement recueillir les données clés qu'à les analyser. Une telle préoccupation s'explique entre autres par « l'explosion de l'information », expression qui décrit l'augmentation rapide du volume de données auxquelles nous avons désormais accès et qu'il s'agit par conséquent de gérer et d'interpréter.

Renoncer n'est pas une solution envisageable dans la mesure où ces données constituent, ou constitueront, un atout majeur pour l'ensemble des organismes publics. Si la complexité de la tâche ne doit pas être sous-estimée, elle ne doit pas non plus être surestimée : des solutions de gestion des données relativement simples à mettre en œuvre peuvent résoudre nombre des problèmes auxquels sont confrontés les services des douanes et de gestion des frontières. Tout projet de gestion des données ne doit pas forcément être un projet « Big Data ».

Définition des mots-clés

Pour comprendre de quoi il s'agit, il importe de définir la terminologie en commençant par opérer une distinction entre données et informations. Les données sont purement et simplement des faits. La numérisation et l'abondance des capteurs et des technologies « intelligentes » ont donné lieu à un foisonnement de données disponibles. Toutefois, quiconque souhaite obtenir des données est en réalité à la recherche d'un moyen et non d'une fin en soi.

Nous cherchons tous à prendre des décisions éclairées sur la base de connaissances obtenues à partir d'informations, c'est-à-dire de données qui ont été traitées, organisées, structurées ou contextualisées. L'analytique consiste à générer des connaissances à partir de données en recourant à l'analyse systématique de ces données par ordinateur. Le Big Data désigne le recours à une analytique complexe couvrant quatre dimensions baptisées par IBM les « quatre V du Big Data » :

1. le Volume, qui désigne l'ampleur des données ;
2. la Vitesse, qui renvoie à l'analyse en temps réel des flux de données, par exemple sur un marché boursier ou dans des véhicules équipés de capteurs ;
3. la Variété, qui désigne l'analyse des différentes formes de données (données structurées et non structurées, texte, son, vidéo, données de capteurs, média sociaux, etc.) ;
4. la Véracité, qui renvoie à la nécessité de gérer le problème inhérent au caractère incertain des données, à savoir le fait que l'on ne puisse avoir confiance en leur qualité, leur disponibilité, leur exhaustivité et leur exactitude.

Avantages des (méga)données pour les administrations douanières

Imaginez pouvoir...

- prévoir quelles entreprises ne respectent pas les réglementations ;
- détecter les cas de fraude grâce à des systèmes de contrôle automatisés plutôt que par le biais d'inspections et d'audits longs et fastidieux ;
- être informé pro-activement de toute situation particulière impliquant des opérateurs dotés du statut d'OEA ;
- avoir une vue d'ensemble de tout ce que vous savez sur une entreprise au sein de votre service ;

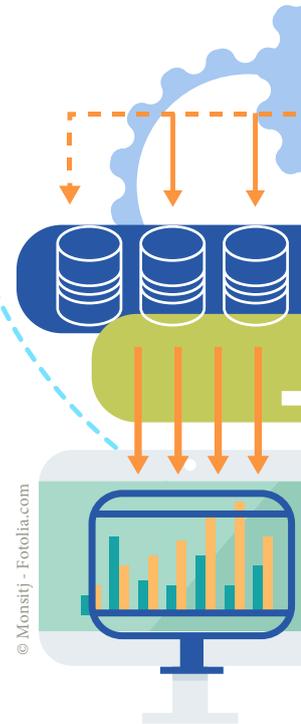
- échanger en continu avec d'autres services frontaliers des informations relatives aux opérateurs ;
- identifier les réseaux internationaux de criminalité organisée agissant via vos installations portuaires.

Vous pensez qu'il s'agit de vœux pieux ? Sachez pourtant que relever ces défis peut être plus simple qu'il n'y paraît.

Où est le problème (ou pas) ?

Les pessimistes vous diront que vous devez d'abord disposer d'un programme de gestion des informations digne de ce nom (ce qui vous prendra sans doute 3 ans d'efforts) pour pouvoir commencer à travailler sur l'analytique des mégadonnées, dans la mesure où la qualité de cette analyse est directement proportionnelle à la qualité des données sous-jacentes. Or, même si la qualité des données est un élément essentiel, il ne faut pas forcément en déduire que passer par un tel programme constitue la seule solution envisageable. Une autre solution consiste à privilégier l'acquisition et l'utilisation de données de grande qualité, et non à avoir uniquement recours aux

© Monstij - Fotolia.com





dun & bradstreet

Dun & Bradstreet est le leader mondial du secteur de l'information sur les entreprises, détenant la plus grande base de données des entreprises et gérant des millions de mises à jour quotidiennement. Chaque entité au sein de la base de données a son propre identifiant, le numéro DUNS®. 87 % des entreprises du *Fortune 500* ont recours aux données de D&B afin d'obtenir des données et des renseignements cruciaux, ainsi que de nombreux organismes gouvernementaux.

L'auteur est directeur du développement commercial pour le secteur public européen. Au cours des dernières années, le Dr Ziv Baida a activement participé à l'élaboration de solutions informatiques utilisées par les douanes dans plusieurs pays et continents. Il a joué un rôle important dans le pilotage de concepts clés tels que les Secure Trade Lanes, le guichet unique et les opérateurs économiques agréés. Ziv Baida a également joué un rôle clé dans la conception du système de gestion des déclarations d'importation/exportation néerlandais. Au cours des dernières années, il s'est spécialisé sur le potentiel des nouvelles technologies pour la douane, et notamment sur le rôle des mégadonnées dans la gestion des risques douaniers, les technologies d'inspection mobiles et les solutions de collaboration interne et inter-institutions.

données qui sont à votre disposition (mais dont l'accessibilité est sujette à caution).

Certes, un programme complet de gestion des informations est nécessaire, il constituera d'ailleurs un investissement à long terme qui garantira la réactivité et l'efficacité de votre organisation. Toutefois, attendre l'achèvement d'un tel programme n'est plus de mise, puisque, de nos jours, les changements interviennent à un rythme de plus en plus rapide. En fait, il existe de nombreux avantages immédiats à agir dès à présent.

Quelle est la clé du succès ?

- Identifier les problèmes spécifiques que vous souhaitez résoudre, par exemple le non-respect des règles de sécurité relatives à l'importation de feux d'artifice à l'occasion de fêtes spéciales ou la fraude carrousel à la TVA ;
- identifier les données clés qui permettront de résoudre ces problèmes ;
- acquérir ces données ; et
- les intégrer dans votre système informatique.

Il est un écueil que les organisations ne parviennent pas toujours à éviter et qui consiste à utiliser uniquement les données déjà disponibles, soit parce que ces organisations n'ont pas connaissance de l'existence de données externes, soit parce qu'elles préfèrent tout garder en interne. Toutefois, disponibilité et qualité ne coïncident pas forcément. Si les données disponibles au sein de votre organisation ne vous permettent pas de résoudre vos problèmes, des données externes vous seront d'un grand secours.

Rôle des informations commerciales

Les douanes ayant pour principale mission de surveiller les flux de marchandises, il va de soi qu'elles aient à leur disposition les meilleures informations possibles sur les activités propres aux sociétés impliquées dans les chaînes logistiques internationales. Des bases de données contenant des informations relatives aux entreprises dans le monde entier et quotidiennement mises à jour sont disponibles. Chaque entité (entreprise) répertoriée est dotée de son propre identifiant unique mondial qui permet aux douanes d'identifier sans

aucune ambiguïté possible les opérateurs commerciaux.

Une fois identifié, ce numéro représente un véritable sésame permettant d'accéder aux précieuses informations que sont, notamment, les données les plus récentes sur la situation de la société concernée, sa carte d'identité (secteur d'activité, taille, statut juridique, situation financière), ses liens avec d'autres sociétés et sa cote en matière de risque. Les experts en analytique génèrent ces informations en comparant une entreprise avec ses pairs sur la base de données historiques.

Remédier aux insuffisances

Généralement, les administrations douanières connaissent les opérateurs locaux, bien qu'à des degrés divers, certains très bien, la plupart un peu. Elles en savent en revanche très peu sur les opérateurs étrangers. Les entreprises fournissant des données commerciales permettent de remédier à ces insuffisances. Elles connaissent les sociétés, suivent leurs activités depuis des années et sont donc à même de formuler un avis statistiquement valide sur leurs opérations, et ce, alors même qu'il s'agit

parfois, aux yeux d'un service gouvernemental, d'un importateur/exportateur inconnu jusqu'alors.

Il arrive qu'une simple vérification auprès du fournisseur de données suffise à révéler des cas de fraude ou d'usurpation d'identité lorsque, par exemple, une société opère sous la dénomination commerciale d'une entreprise qui a fait faillite. Lorsqu'elle est intégrée dans les systèmes informatiques des services chargés du traitement des demandes de permis, de demandes de remboursement de TVA et de déclarations d'importation/exportation, une telle politique systématique de vérification peut engendrer des avantages substantiels. L'utilisation de données commerciales qualitatives contribue à la lutte contre la fraude en permettant d'établir qu'une société inconnue sera probablement conforme et en fournissant aux agents chargés du ciblage des signaux d'alerte.

Un autre domaine d'application est celui du guichet unique. Un numéro unique étant attribué à chaque entreprise, le recours à des données commerciales permet dans un environnement de guichet unique, où plusieurs services gouvernementaux disposent pour les entreprises de leurs propres identifiants, une meilleure gestion et contribue à la gestion coordonnée des frontières.

Court terme/long terme

Les données commerciales externes sont mises à disposition via des API (interfaces de programmation d'applications) et peuvent être facilement intégrées dans un système informatique automatisé, sans que cela ne réclame une modification sensible de l'environnement informatique. L'expérience montre que des avantages substantiels peuvent être générés : réduction des cas de fraude, augmentation du recouvrement des recettes, amélioration de la sécurité et meilleure utilisation de l'expertise d'agents dont le nombre est limité.

Ces solutions peuvent être appliquées assez rapidement et permettent de récolter des avantages à court terme, tout en donnant à une organisation le temps nécessaire, d'une part, au développement de compétences en matière d'analyse de données

L'analytique et le Big Data constituent des champs encore inexplorés pour un grand nombre de services gouvernementaux et, à l'instar d'autres domaines d'activité, ils supposent également l'acquisition de compétences spécifiques qui ne sont peut-être pas encore présentes au sein de votre organisation.

et, d'autre part, au déploiement d'un programme approfondi de gestion des informations. De l'investissement dans ces deux domaines dépendra la réussite à long terme d'un programme d'analyse des Big Data.

Un programme de gestion des informations vise à créer une infrastructure grâce à laquelle les données collectées au sein de l'organisation - y compris les données externes - seront disponibles partout au sein de l'organisation. La vision à long terme implique donc de facto de combiner données internes et données externes dans la mesure où la production de certaines connaissances exige que soient conjugués ces deux ensembles de données.

Les exemples d'application décrits ci-dessus (importateur/exportateur inconnu, usurpation d'identité...) nécessitent des données externes. S'agit-il pour autant de mégadonnées ? Parfois oui, mais pas toujours. Dans certains cas, il suffit d'obtenir un nombre réduit de données, mais de qualité, et de les incorporer dans de simples règles opérationnelles et profils de risque déjà intégrés dans un système informatique.

Parfois, la situation exige un niveau plus élevé de compétences analytiques. L'analytique et le Big Data constituent des champs encore inexplorés pour un grand nombre de services gouvernementaux et, à l'instar d'autres domaines d'activité, ils supposent également l'acquisition de compétences spécifiques qui ne sont peut-être pas encore présentes au sein de votre

organisation. Si vous ne disposez pas encore de ces compétences, vous pouvez avoir recours à des applications technologiques appelées « Insights as a Service », et ce jusqu'à ce que vous ayez développé en interne les compétences nécessaires.

Le recours aux techniques propres à l'analytique et aux mégadonnées est également synonyme de changement dans la manière dont fonctionne l'organisation : décider d'abandonner les contrôles fondés sur l'intuition pour adopter des contrôles fondés sur l'analyse du risque. Le développement des compétences requises et la mise en œuvre d'une stratégie de gestion du changement vont donc de pair. En outre, le déploiement d'une telle politique garantira la concrétisation de votre vision à long terme, c'est-à-dire voir les données devenir un atout maître de votre stratégie de lutte contre la fraude fondée sur l'information.

Enseignements ou comment réussir

1. Commencez par définir un objectif clair, par cerner un problème opérationnel précis. Ayez une idée exacte de l'ampleur du problème identifié. Ne sautez pas le pas du Big Data parce que c'est à la mode.
2. Ayez conscience de l'importance de l'enjeu : la prise en compte des données participe d'une véritable stratégie d'entreprise et n'est pas une question tactique ou opérationnelle. Il est donc essentiel de pouvoir compter sur l'implication et le soutien des cadres.
3. Insistez sur la qualité des données. Les données disponibles pèchent parfois par un manque de qualité.
4. Ayez conscience de cette réalité et cherchez des données à l'extérieur de votre organisation.
5. Ne cherchez pas à réinventer la roue, d'autres personnes ont mis en œuvre ce que vous souhaitez accomplir.
6. La notion de « big » est une notion relative. Ce qui est « small » pour un service donné peut s'avérer « big » pour le vôtre.

Et enfin, fixez-vous des objectifs réalistes : commencez petit mais pensez grand. Pensez Big Data !

En savoir +
BaidaZ@DNB.com

Les solutions Bureau Veritas pour concilier facilitation et sécurisation du commerce



66 500 employés
1 400 bureaux et laboratoires
140 pays

Bureau Veritas

Services aux Gouvernements & Commerce International

67/71 Boulevard du Château

92200 Neuilly-sur-Seine - France

Tel : +33 1 55 24 77 72 - Fax : +33 1 55 24 70 40

gsit@bureauveritas.com

www.bureauveritas.com/gsit

Move Forward with Confidence



**BUREAU
VERITAS**

Utiliser les données ouvertes pour lutter contre les réseaux criminels transnationaux

Par Varun Vira et Jessica Hansen,

C4ADS

L'environnement sécuritaire mondial s'est transformé ces dix dernières années, permettant à des États-nations peu scrupuleux, à des organisations terroristes notoires et à de violents groupes criminels d'opérer à une échelle transnationale. Ces acteurs illicites se sont profondément incrustés dans les systèmes internationaux de la finance, du commerce et des transports, menaçant gravement les fondements de la paix et de la prospérité mondiales. Cet article présente la méthode appliquée par C4ADS qui consiste à analyser des données non classées pour mettre en lumière le mode de fonctionnement des réseaux illicites et ainsi permettre aux autorités chargées de faire respecter les lois, aux entreprises de logistique et aux institutions financières d'agir contre le crime transnational organisé.

LA NOUVELLE GÉNÉRATION d'acteurs illicites est interconnectée, mondialisée et extrêmement habile avec les technologies. Les responsables de la prolifération nucléaire ont, par exemple, tissé des liens complexes avec des intermédiaires et des sociétés écrans pour échapper aux sanctions internationales, et les États parias utilisent le même type de réseaux pour armer et équiper leurs alliés dans le monde entier. Parallèlement, des organisations terroristes internationales et autres responsables d'atrocités gèrent des empires commerciaux de plusieurs milliards de dollars, écoulant leurs recettes via les pays occidentaux.

La mondialisation et l'accès sans précédent à l'information et à la technologie qui a suivi ont été propices à ces réseaux illicites. Toutefois, les responsables politiques et les entités chargées de faire respecter les lois peuvent aussi, de leur côté, profiter de cet

accès, qui a ouvert la voie aux criminels, pour mettre un terme à leurs opérations. Les archives publiques mondiales numérisées, les sources d'information multilingues et les moyens de communication à la disposition de tous depuis les régions les plus reculées du monde génèrent une masse d'informations qu'il s'agit désormais d'examiner pour obtenir des résultats concrets.

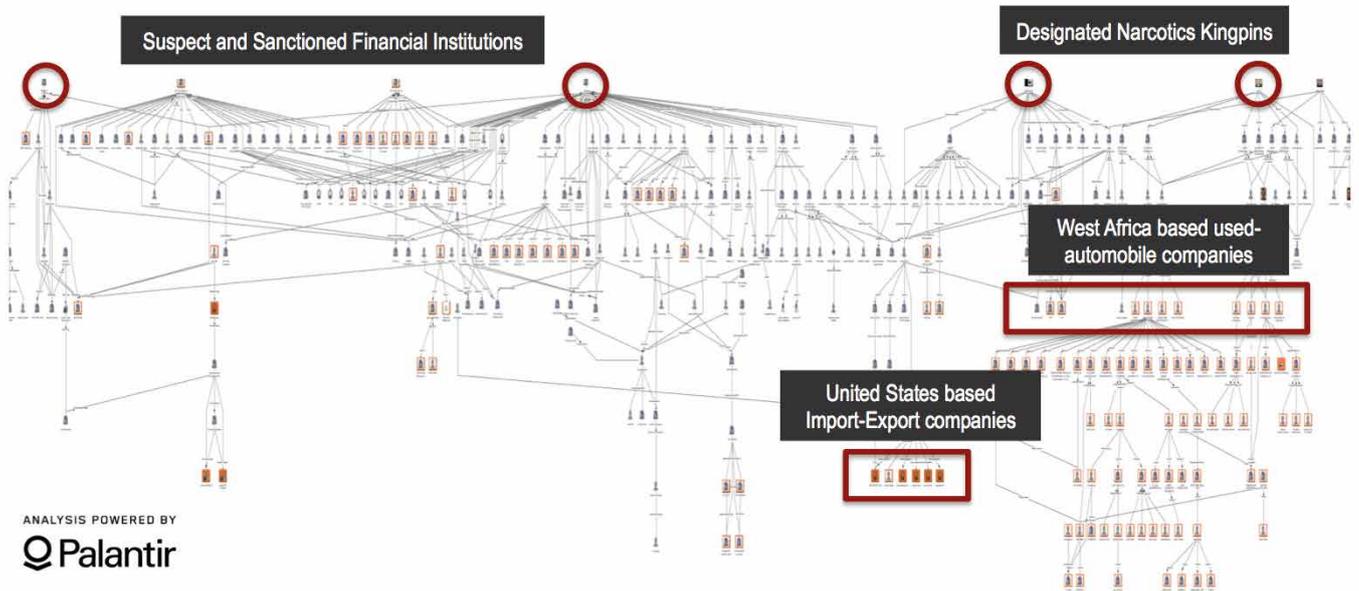
Or, la recherche de renseignements en vue d'une action en justice n'est plus l'apanage des organisations gouvernementales et une nouvelle génération d'institutions, axées sur la technologie, souples et tirant parti de l'innovation, a émergé pour répondre aux exigences d'un climat sécuritaire en pleine mutation. C4ADS est une organisation à but non lucratif, spécialisée dans l'analyse de sources de données ouvertes portant sur les personnes qui animent ou facilitent les réseaux illicites et les dynamiques de conflit.

En utilisant des technologies de pointe pour gérer, intégrer et examiner les données de différentes langues, provenant de différentes sources et régions, C4ADS réalise une analyse indépendante et factuelle sur toute une série de menaces au titre desquelles figurent le financement du terrorisme, le blanchiment d'argent fondé sur les transactions commerciales, le trafic d'armes, la criminalité environnementale et l'identification d'avoirs volés par des gouvernants kleptocrates.

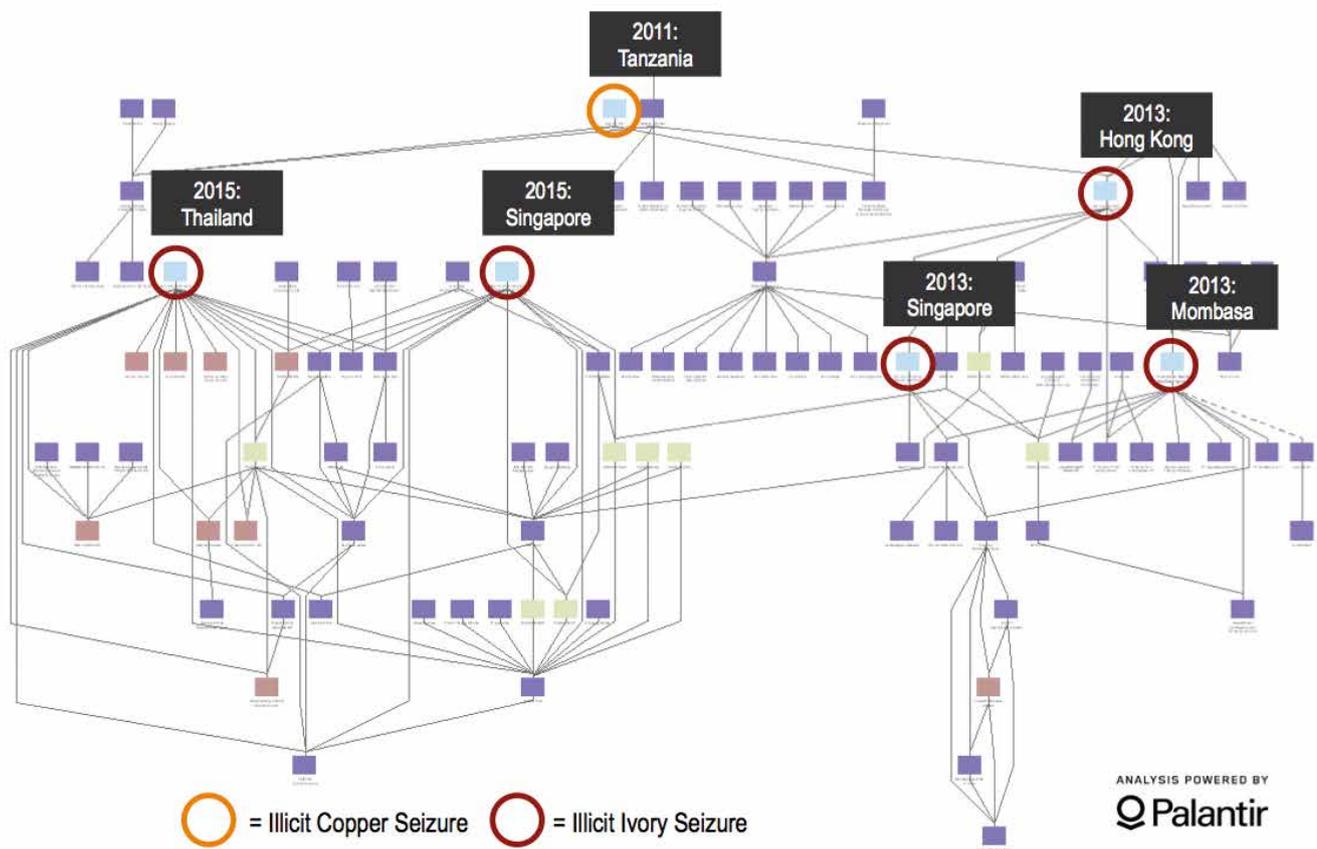
Notre expérience nous a permis de dégager des principes fondamentaux qui doivent constituer la base de toute enquête menée à partir de sources de données ouvertes. Premièrement, pour enquêter sur des entreprises illicites, il convient de bien comprendre l'économie internationale, les marchés et les institutions financières que ces acteurs cherchent à exploiter. La consultation des répertoires d'entreprises, des registres fiscaux, des mandats immobiliers, des documents des tribunaux, des registres de propriété intellectuelle et des bulletins officiels d'annonce de marchés publics provenant de différentes régions sont autant de données qui, traitées avec une méthode d'analyse adaptée, peuvent révéler la présence d'entreprises financières illicites de grande envergure.

Deuxièmement, les analystes qui travaillent sur les réseaux illicites doivent être, eux aussi, organisés mondialement. Il s'agit de réunir des analystes de langues différentes et opérant dans des régions diverses, pouvant échanger des informations sur des enquêtes en apparence sans lien. En confrontant les données de sources ouvertes aux connaissances locales, on observe souvent une forte convergence entre des marchés illicites verticaux.

Troisièmement, pour gérer efficacement les volumes élevés et les innombrables variétés de données, le recours à une technologie de pointe s'impose. Les outils d'analyse de réseaux, tels que ceux développés par Palantir Technologies, permettent de structurer les données, d'identifier rapidement les tendances et de visualiser les liens entre personnes, entreprises et affaires. En traitant les mégadonnées via des plates-formes



Ce schéma montre la convergence entre transporteurs et sociétés écrans ayant facilité la circulation de cinq chargements d'ivoire saisis, ainsi qu'un exemple de trafic illicite de cuivre.



Ce schéma représente les liens existant entre des piliers du trafic de drogue et des institutions financières dans les schémas de blanchiment d'argent destiné au financement du terrorisme.

d'analyse, des programmes de modélisation géospatiale et des outils statistiques, il est possible de les rendre facilement compréhensibles.

Les avantages des données ouvertes ont été clairement démontrés dans plusieurs enquêtes qui ont permis de poursuivre des barons du trafic de drogue, des trafiquants exploitant l'environnement et des professionnels facilitant le blanchiment d'argent. Il s'est avéré que ces acteurs illicites avaient les moyens de changer rapidement leurs méthodes et leurs procédés pour ne pas être détectés. Les institutions privées qui luttent contre ces entreprises criminelles doivent donc faire preuve de la même flexibilité, et celles qui parviennent à se soustraire à des contraintes bureaucratiques sont les mieux à même de répondre et de s'adapter rapidement aux évolutions perpétuelles des réseaux illicites.

Les réseaux de criminalité environnementale inquiètent de plus en plus la communauté internationale : d'après les derniers chiffres publiés par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, le commerce illicite de produits de l'environnement générerait chaque année 100 milliards de dollars de recettes, l'essentiel provenant du commerce de l'ivoire.

C4ADS gère l'une des bases de données les plus complètes du monde sur les saisies d'ivoire. Plus de 900 saisies y ont été enregistrées entre 2009 et 2015, ainsi que 20 000 individus et entités impliqués dans ce trafic. Intégrée dans la plate-forme d'analyse Palantir, utilisée par différents services de renseignement, de défense et de répression, cette base de données est structurée de manière à pouvoir identifier et suivre facilement les nouvelles tendances et les nouveaux réseaux au fil du temps. Chacune des entités enregistrées est largement documentée avec des renseignements de qualité comme des connaissances, des communiqués de presse douaniers, des documents judiciaires et des extraits de registres du commerce et de registres fiscaux pour les entités associés à une affaire de trafic spécifique. En structurant ces données, nous sommes capables de fournir aux services de lutte contre la fraude une analyse pertinente et pratique. Les analystes peuvent non seulement suivre les tendances mais aussi établir des cartes des réseaux criminels transnationaux, avec leur évolution, à partir desquelles les services douaniers pourront affiner leurs processus de ciblage.

En 2015, deux importantes saisies d'ivoire en Asie du Sud-Est ont montré comment des données structurées pouvaient aider la douane à affiner ses contrôles. L'enquête qui a suivi a révélé l'existence d'un réseau transnational de trafic d'ivoire, identifié suite à cinq saisies de 13 tonnes au total dans plusieurs pays. Les deux chargements de 2015, pourtant sans lien apparent entre eux, avaient été déclarés comme contenant des feuilles de thé, exportées par la même entreprise, et expédiés à partir du port de Mombasa au Kenya. Cette entreprise, utilisée comme société écran, était en relation avec plusieurs transitaires, transporteurs, exportateurs et individus soupçonnés d'avoir facilité la circulation d'au moins trois autres chargements d'ivoire non saisis.

L'enquête a identifié plusieurs lacunes, ce qui a aidé les fonctionnaires des douanes à renforcer leurs protocoles de ciblage. Tout d'abord, au moment de l'exportation, les chargements censés contenir des feuilles de thé n'avaient pas subi de contrôle poussé au port de Mombasa, ceci pour accélérer les livraisons, le thé étant l'un des principaux secteurs d'activité du Kenya. Les trafiquants non seulement étaient au courant de cette faille mais l'ont largement exploitée. Celle-ci a été comblée après les saisies, mais une analyse équivalente pourrait aussi aider à déceler d'autres faiblesses dans les opérations portuaires.

Ensuite, le véhicule qui avait livré les conteneurs d'ivoire au port de Mombasa avait déjà transporté de l'ivoire à Mombasa en 2013. Ce véhicule était connu des autorités kenyanes mais ne figurait pas sur la liste de surveillance du port : preuve qu'il faudrait peut-être comparer et mettre à jour plus régulièrement les listes du gouvernement et celles de la douane.

Enfin, le destinataire a changé plusieurs fois après l'exportation. Les conteneurs étaient initialement destinés à Dubaï et n'avaient donc pas subi le contrôle poussé habituellement effectué pour les départs vers l'Asie de l'Est. La destination avait été modifiée plusieurs fois et le chargement a finalement abouti au Vietnam. Les changements de destination pendant le trajet servent souvent à brouiller les cartes.

Ces multiples indicateurs, s'ils avaient été identifiés comme tels, auraient pu alerter la Douane de Dubaï de l'arrivée d'un

chargement illicite. L'analyse des saisies et des mécanismes utilisés permet de dégager les grandes tendances du trafic de l'ivoire et les douanes pourraient, à l'avenir, renforcer leurs mesures de contrôle pour les principaux ports et entités à haut risque.

D'autres enquêtes montrent à quel point les organisations criminelles transnationales ont intégré leurs activités dans le système commercial licite. En 2015, nous avons enquêté sur un réseau financier basé en Afrique de l'Ouest, supposé lié au terrorisme. Ce réseau blanchissait de l'argent via des transactions commerciales, en ayant recours à des institutions financières faisant l'objet de sanctions, et en passant par des sociétés faisant le commerce de voitures d'occasion et des entreprises d'import-export détenues par plusieurs piliers connus du trafic de drogue en Afrique de l'Ouest.

À partir de documents publics, C4ADS a remonté la filière et identifié les structures juridiques des bénéficiaires. Il s'est avéré que plusieurs sociétés de ce réseau avaient les mêmes dirigeants et actionnaires et travaillaient avec des entités ayant fait l'objet de sanctions. Ces entités, en plus d'être des points de convergence importants pour des activités finançant le terrorisme, avaient, pour plusieurs d'entre elles, les mêmes adresses que des entreprises entretenant des relations commerciales avec les États-Unis. Ce réseau a révélé un tissu mondial d'entreprises dirigeant plusieurs types d'opérations illicites : trafic de drogue, blanchiment d'argent et fraude électronique.

Les rapports que C4ADS a pu établir entre des entités connues finançant le terrorisme et des schémas de blanchiment d'argent via des sociétés faisant le commerce de voitures d'occasion ont permis d'engager des mesures de répression. Les liens établis entre ces entités connues et les entreprises en relation commerciale avec les États-Unis sont la preuve que ni les institutions financières les plus surveillées du monde ni les douanes ne sont à l'abri d'une exploitation de leur activité par des criminels et que l'analyse des sources de données ouvertes pourrait leur être extrêmement bénéfique.

En savoir +

www.c4ads.org

info@c4ads.org



VOTRE PARTENAIRE DANS LES PROGRAMMES DE FACILITATION DU COMMERCE ET DE MODERNISATION DES DOUANES

Cotecna est une référence mondiale dans le domaine de l'inspection, la sécurité et la certification commerciale. Cotecna associe technologie de pointe et transfert des connaissances à des services innovants, conçus sur mesure, pour améliorer et sécuriser le contexte des échanges commerciaux dans le monde entier.

Cotecna, un leader dans les projets BOT et PPP

- › Services scanners
- › Services d'analyse du risque (SIAR®)
- › Suivi électronique du transit (Cotrack®)
- › Evaluation en douane (ValueQuest®)
- › Inspections des marchandises avant embarquement et à destination
- › Guichet unique
- › Vérification de la conformité

COTECNA

40+ ans d'expérience | 150+ bureaux dans le monde | 4000 employés et agents

www.cotecna.com





La Douane, les biens culturels et les données

Par María Esther Portela Vázquez,

CHERCHEUSE DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION INTERNATIONALE DU PATRIMOINE CULTUREL

Depuis des années, les administrations des douanes réussissent à transformer les informations brutes qu'elles recueillent sur les trafics de drogue, d'armes ou d'êtres humains en données qui, une fois analysées, puissent fournir des indications précieuses dans la lutte contre ces activités illégales. Néanmoins, en ce qui concerne le trafic de biens culturels, les résultats en termes de recueil de données ne sont pas à la hauteur de ceux obtenus dans la lutte contre d'autres domaines de criminalité transnationale. Le présent article distingue les différents types de données qui doivent être collectées, entreposées et analysées à la suite d'une saisie de biens culturels et donne des pistes sur la manière d'utiliser ces données pour optimiser la protection de ce patrimoine.

SELON LES ESTIMATIONS des spécialistes, le trafic de biens culturels fait partie des délits transnationaux les plus lucratifs. Notre passé fait l'objet de pillages, de vols et de commerce illicite, certes, mais quelle est la portée du phénomène ? Trouver une réponse à cette question n'est pas aisé car les informations susceptibles de donner une indication sur l'ampleur de ce trafic ne semblent pas disponibles. En réalité, quiconque cherche à en savoir plus sur ces données se heurtera à des réponses contradictoires. D'aucuns diront que ces données existent bien, et d'autres que les données sur le trafic de biens culturels ne peuvent être collationnées.

Il existe pourtant des bases de données très complètes, et utiles, d'œuvres d'art manquantes telles que la base de données d'INTERPOL sur les œuvres d'art volées, ou des initiatives telles que le projet PSYCHE (Protection System for Cultural Heritage) qui travaille à rendre le recueil de données plus abordable et à alimenter la base de données d'INTERPOL. Ces outils sont utiles à quiconque recherche des données spécifiques sur une œuvre volée répertoriée, souhaite dénoncer le vol d'une œuvre ou donner des informations à son sujet,

telles qu'une description détaillée, des photographies ou toute autre information pertinente.

Outre ces outils, de nombreux pays développés disposent d'une base de données propre contenant des renseignements sur les saisies et les enquêtes réalisées, informations auxquelles les chercheurs peuvent demander à accéder. Ceci étant, pourquoi l'idée selon laquelle il n'existe pas suffisamment de données sur le trafic de biens culturels prévaut-elle toujours parmi les praticiens ?

Le manque de données : mythe ou réalité ?

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces contradictions. Premièrement, la plupart des informations ne sont pas rendues publiques. L'accès aux bases de données, dont les services de lutte contre la fraude ou les gouvernements sont habituellement propriétaires, est limité pour des raisons de sécurité. Pourtant, le trafic de biens culturels n'est pas l'apanage des services de lutte contre la fraude ; certains acteurs du secteur culturel tels que les archéologues, les anthropologues, les antiquaires, les collectionneurs, les représentants de tribus ou de musées et les juristes ont également un rôle à jouer et ont besoin, selon leur spécialité, d'un accès très spécifique aux données.

Deuxièmement, le problème pourrait être dû au fait que les données dont nous, praticiens, disposons ne sont pas suffisantes. Ce n'est en effet pas chose facile que de convaincre les administrations de les partager et, par conséquent, les organisations internationales œuvrant pour la protection des biens culturels peuvent se trouver dans la situation où elles ne disposent pas d'assez d'informations pour mener à bien une analyse adéquate.

Troisièmement, il est possible que les efforts fournis par les administrations pour rapporter et partager les données ne suffisent pas. Chaque État a des priorités et des contraintes spécifiques. Le manque de ressources et de connaissance du problème, la mise au second plan du trafic de biens culturels à la faveur de la lutte contre le terrorisme ou d'autres types de criminalité transnationale sont autant de raisons qui peuvent expliquer que certains pays ne recueillent pas et ne partagent pas

de données sur la contrebande de biens culturels.

Quatrièmement, cet apparent manque de données pourrait être lié à un problème de qualité, notamment parce que les informations recueillies ne sont pas assez détaillées. Nous vivons dans une époque qualifiée d'« ère de méta-donnésation » : des processus et activités autrefois insaisissables sont transformés en données numériques. Nous achetons des tickets, des livres et effectuons des réservations en ligne, puis nous recevons quelques minutes plus tard des publicités ciblées sur la base de nos recherches. Bien que la technologie actuelle permette la collecte, le stockage et l'analyse d'une grande quantité d'informations, les bases de données portant sur le trafic de biens culturels ne sont pas toujours programmées pour accueillir tous les formats de données possibles, ou requièrent la saisie d'une information trop générale et ne permettent pas d'ajouter de détails fondamentaux. D'autres bases de données sont plus complètes mais n'offrent pas la possibilité de procéder à des références croisées vers des informations connexes, fonctionnalité qui permettrait pourtant d'exploiter pleinement le potentiel qu'offrent ces données. Il s'agirait par exemple d'établir une corrélation entre le lieu du vol d'un objet, la nature des objets saisis et le lieu de saisie ; ou encore entre la nature des objets, leur pays d'origine et la frontière à laquelle la saisie a eu lieu.

Cinquièmement, le problème est peut-être dû au type d'informations brutes entreposées dans les bases de données actuelles et qui reflètent l'usage que l'on veut en faire. Selon INTERPOL, « les statistiques nationales font souvent référence aux circonstances d'un vol plutôt qu'à la nature de l'objet volé. » Pourtant, les biens culturels ont chacun leur spécificité : ils forment un ensemble hétérogène et chacun présente ses propres singularités. Un AK-47, s'il avait appartenu à un dirigeant national ou s'il avait été lié à un événement historique, pourrait être considéré comme un bien culturel, au même titre qu'un sarcophage égyptien, un masque funéraire ancien ou un objet archéologique précolombien.

En général, les informations brutes relatives au type d'objets saisis existent mais les bases de données ne prévoient que des champs libres plutôt que des champs

prédéfinis. Il s'agit sans doute de la meilleure façon d'enregistrer les informations si elles vont être utilisées par les services de lutte contre la fraude mais pas aux fins de quantification de l'information. Par exemple, une chose est de déclarer que le Codex Calixtinus a été volé dans la cathédrale de Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne en détaillant son contenu, ses dimensions et ses caractéristiques, une autre est de ventiler l'information comme suit pour une analyse facile et une quantification aisée :

- nombre d'objets = 1 ;
- type d'objet = manuscrit, livres ou documents anciens ;
- lieu du vol = musée, monument ou institution similaire ;
- pays d'origine = Espagne ;
- époque = entre 1100 et 1200 après J.-C.

De l'utilité de la collecte d'informations douanières

Les administrations des douanes recueillent et entreposent un volume considérable d'informations brutes qui contribuent largement à renforcer la lutte contre le commerce illicite de biens culturels. Les informations collectées lors de la saisie d'un bien culturel peuvent être transformées en données si des procédures et certains critères sont clairement définis au préalable.

Imaginons, par exemple, que la douane de l'aéroport JFK aux États-Unis (É.-U.) saisisse un objet précolombien dissimulé dans la valise d'un antiquaire basé à New York, et que, même si l'origine de cet objet est inconnue, nous sachions que l'homme arrive du Guatemala. Cette information brute peut être scindée en plusieurs données :

- type d'objet = objet archéologique ;
- nombre d'objets = 1 ;
- pays de saisie = É.-U. ;
- État = New York ;
- frontière = Côte Est ;
- lieu au moment de la saisie = aéroport ;
- époque de l'objet = avant 1522 ;
- activité du sujet = antiquaire ;
- lieu d'origine = inconnu ;
- date de la saisie = 5 janvier 2016 ;
- pays d'exportation = Guatemala ;
- catégorie de l'entrée = non déclaré, etc.

Les renseignements obtenus à la suite d'une saisie pourraient être divisés en trois catégories : sujets (particuliers ou sociétés), objets et incidents. Les informations brutes concernant les sujets peuvent être utiles tant avant qu'après la codification et la catégorisation. Les données encodées a posteriori ont l'avantage de ne pas être protégées par la loi étant donné, d'une part, qu'elles sont ventilées et, d'autre part, qu'elles ne font pas référence à des individus spécifiques mais à des catégories. Elles peuvent donc être échangées.

À titre d'exemple, l'activité du sujet pourrait constituer une information pertinente s'il a été établi que certains professionnels ou activités économiques correspondent aux profils des sujets le plus fréquemment impliqués dans les saisies de biens culturels.

En ce qui concerne la contrebande de biens culturels, au vu de la singularité et de la valeur des objets saisis, les informations y afférentes sont aussi importantes que celles portant sur les sujets. En effet, ces objets sont pour la plupart uniques et irremplaçables. Par ailleurs, les données en lien avec ces objets permettent de dégager des caractéristiques et des tendances. Ainsi, la saisie dans plus d'un pays européen d'un grand nombre d'objets archéologiques provenant du Proche- et Moyen-Orient pourrait indiquer une tentative d'introduction sur le marché d'antiquités provenant de zones de conflit.

Les renseignements issus de l'analyse des données recueillies lors des saisies permettraient également d'évaluer l'efficacité des lois en vigueur pour la protection des biens culturels. Il serait par exemple judicieux de consigner dans un inventaire les biens culturels qui auraient été dérobés dans des musées, des monuments ou des institutions similaires. Mais surtout, ces données peuvent aider à mettre en évidence l'existence même d'un objet ou de son vol. Bien souvent, l'existence de certains objets, comme ceux pillés dans des sites inconnus, n'est découverte que lorsqu'ils sont détectés au point d'entrée d'un pays ou sur les marchés.

Il arrive qu'un nombre substantiel d'objets archéologiques du même type soit saisi. Si l'origine de ces objets est inconnue mais qu'ils présentent des caractéristiques

semblables à d'autres objets identifiés, voilà qui pourrait indiquer qu'un nouveau site a été découvert et pillé. Cette logique s'applique aussi aux vols : par exemple, la disparition d'un objet culturel dans une bibliothèque peut passer inaperçue jusqu'à ce que celui-ci soit découvert lors d'un contrôle douanier.

Enfin, les données relatives aux incidents peuvent servir à dégager des techniques et des tendances de contrebande, ainsi qu'à cerner le comportement des contrebandiers. Certains éléments comme les moyens de transport utilisés, les frontières choisies, l'endroit où le bien culturel a été dissimulé et la période ou la fréquence de franchissements des frontières sont autant d'indices qui permettent de mieux cibler les contrôles.

D'autres renseignements, tels que la date d'importation et d'exportation, peuvent également s'avérer cruciaux. En effet, un objet archéologique spécifique pourrait être protégé par la loi en fonction de la date à laquelle il a été exporté depuis son pays d'origine ou de la date à laquelle il a été importé dans un autre pays.

Le SH et sa pertinence

Les douanes recueillent un autre type d'information : le code SH des biens saisis qui constitue, lui aussi, une source d'information importante. Le chapitre 97 de la nomenclature du SH traite des œuvres d'art, des pièces de collection et des antiquités. Le classement des biens culturels conformément au SH est particulièrement important car il permet aux administrations douanières de mettre en lumière trois cas de figure différents ainsi que le type de fraude constaté dans le cas d'une transaction frauduleuse : les biens culturels qui ont été déclarés comme relevant des codes du Chapitre 97, les biens culturels qui ont été déclarés sous d'autres codes et les biens culturels non déclarés.

En outre, le recours à cette classification joue un rôle important dans la lutte contre la contrebande de biens culturels. Étant donné que les informations sur le commerce illicite de biens culturels sont plutôt fragmentées, tout enquêteur trouverait utile de pouvoir regrouper davantage d'informations brutes complémentaires : par exemple, pour chaque type de bien culturel saisi, il serait utile de connaître

le nombre ou la valeur des objets selon le code du SH sous lequel ils ont été déclarés (qu'il aient été correctement classés ou pas) et des statistiques similaires pour les biens qui ont été détectés mais qui n'ont pas été déclarés. Ces informations pourraient être complétées par d'autres données recueillies comme le pays d'origine ainsi que l'endroit où s'est produite la saisie (aéroport, maison de vente aux enchères, galerie, musée, résidence privée, etc.) et la frontière où elle a eu lieu. Le niveau de détail pourrait même être plus précis si l'on y incluait les lois qui ont été enfreintes, la valeur réelle des objets saisis, etc

Le partage d'informations, un élément indispensable

Il faut se rendre compte que les éléments d'information brute entreposés par les douanes peuvent être extrêmement utiles. Les bases de données mentionnées plus haut fournissent des informations essentielles mais il est clairement nécessaire de recueillir plus de données dignes d'intérêt et utiles, et de les partager à l'échelle mondiale.

À cette fin, certaines administrations des douanes ont œuvré pour créer des espaces virtuels sécurisés où les informations peuvent être partagées. Le réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) mis sur pied par l'OMD, par exemple, s'inscrit dans cette démarche. Ce système est simple et convivial, et il permet aux administrations douanières du monde entier de saisir leurs données facilement. Les renseignements contenus dans le CEN, même s'ils ne sont que partiels, permettraient, s'ils atteignaient une masse critique, de mieux comprendre le phénomène.

Conclusion

Il faut impérativement garder à l'esprit que les bases de données ne sont utiles que si le nombre de données saisies est suffisant et que les champs d'information sont bien définis. La collecte de données fiables sur le commerce des biens culturels doit être considérée comme une nécessité incontournable. Après tout, n'en va-t-il pas de même dans d'autres disciplines ?

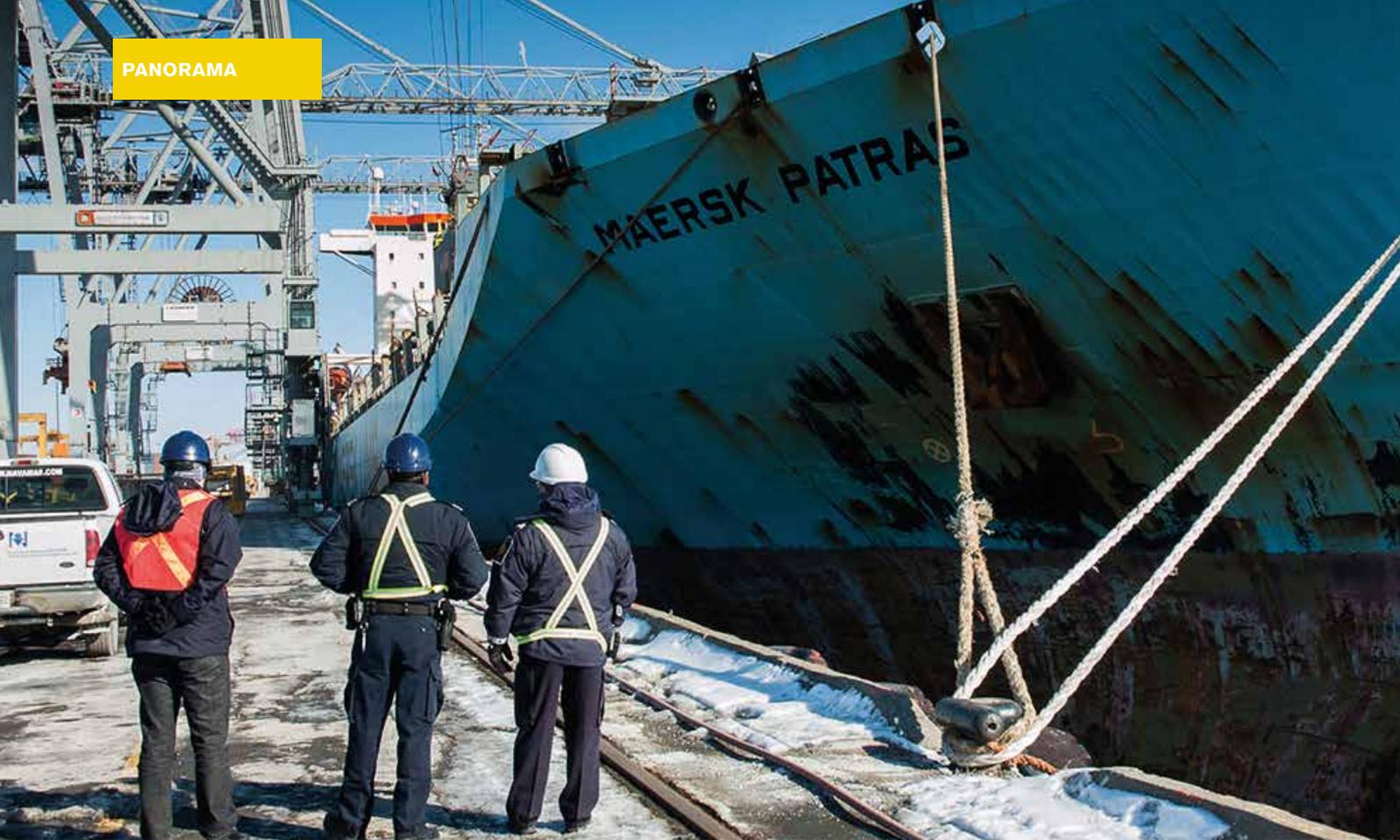
En savoir +
eportelav@gmail.com

Tableau 1 – Ventilation du processus d’analyse des informations brutes recueillies sur les sujets, objets et incidents

Catégorie d’information	Données brutes recueillies lors de la saisie	Données obtenues	Analyse des données	Utilisation des données
À propos du sujet	Nom et prénom Adresse Lieu de naissance Activité professionnelle Date d’arrivée/de départ	Particulier/société Activité Nationalité	Répartition des données issues des saisies et des objets saisis selon : - le profil du sujet - l’activité professionnelle du sujet - le pays d’origine du sujet	Identification des : - connections - contacts - méthodes - vides juridiques - points faibles Évaluation de l’efficacité des lois Renforcement des lois Anticipation de certaines activités ou de certains comportements
À propos de l’objet	Description de/des objet(s) saisis : - quantité/taille - caractéristiques - époque - origine - existence de pays et États intermédiaires.	Nombre d’objets saisis Type d’objet Époque Lieu d’origine Objets enregistrés	Répartition des données issues des saisies et des objets saisis selon : - le type d’objet - le pays ou État d’origine Analyses croisées : - du type de biens culturels, de la nature de l’endroit de saisie et du lieu de saisie Analyses comparées selon : - le type de biens culturels - le pays	Identification des : - tendances - zones géographiques - vides juridiques - points faibles Avertissements à propos de : - nouveaux sites de pillage - vols non déclarés - biens culturels menacés Renforcement des lois ou des procédures douanières Évaluation de l’efficacité des lois Optimisation de la protection des biens culturels Anticipation de certaines activités ou de certains comportements Caractérisation du commerce illicite de biens culturels
À propos des incidents	Moyens de transport utilisés Frontière(s) traversée(s) Informations sur l’importation et l’exportation Lieu de saisie Itinéraire Raison de la saisie Loi appliquée Date de saisie Date de restitution	Moyens de transport utilisés Dates d’importation et d’exportation Lieu de saisie Lieu du vol Année de la saisie Année de restitution Instrument(s) juridique(s) appliqués	Répartition des données issues des saisies et des objets saisis selon : - les moyens de transport - l’année - le/les instrument(s) juridique(s) - le lieu du vol - le lieu de saisie - l’analyse du temps de la réaction et du délai de procédure - les restitutions par année ou par pays Analyses croisées : - du lieu d’origine et de destination - du lieu au moment du vol ou du pillage et au moment de la saisie - du type de biens culturels, de l’endroit où s’est produite la saisie et du lieu où elle a été menée Analyses comparées selon : - l’époque - les pays - le lieu du vol - le lieu de l’incident	Identification des : - itinéraires - tendances et caractéristiques - régions concernées - vides juridiques - points faibles - méthodes de contrebande ciblant les biens culturels Renforcement des lois ou des procédures douanières Évaluation de : - l’efficacité des lois - l’efficacité des administrations des douanes Optimisation de la protection des biens culturels Anticipation de certaines activités et de certains comportements Réduction des temps de réaction Caractérisation du commerce illicite de biens culturels

Table 2 – Ventilation du processus d’analyse appliqué aux informations encodées ayant trait aux sujets, objets et incidents

Catégories d’informations portant sur les transactions à ventiler selon le code du SH	Données obtenues	Analyse des données	Utilisation des données
Importation et exportation de biens culturels Informations personnelles de l’importateur et de l’exportateur Valeur déclarée des biens culturels Lieux de transit	Volume d’importation et d’exportation par : - code associé aux biens culturels - pays - valeur déclarée	Répartition en fonction : - du code des biens culturels importés - du code des biens culturels exportés - des pays d’importation - des pays d’exportation - de la valeur déclarée Comparaison des données fournies par les pays d’importation et d’exportation sur les différents continents (analyse miroir)	Corrélation du flux de biens culturels entre les pays d’importation et d’exportation Identification des méthodes de contrebande et de fraude Évaluation de la pertinence et des répercussions économiques de chaque cas de figure Identification des mesures de protection



Soutenir la participation du secteur privé, le modèle de l'ASFC

Par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et la Société canadienne des courtiers en douane (SCCD)

LE CANADA EST reconnu sur la scène internationale comme l'un des meilleurs endroits au monde pour faire des affaires. Pour maintenir les avantages concurrentiels, augmenter la productivité et stimuler l'innovation, le gouvernement canadien considère qu'il est crucial d'améliorer l'environnement commercial. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) joue ici un rôle essentiel, en veillant à ce que les entreprises puissent continuer à prospérer dans un contexte mondial. Dans cette optique, elle collabore régulièrement avec le secteur privé, d'égal à égal, afin de rationaliser et de simplifier l'expérience frontalière.

Les interactions fréquentes avec le secteur privé sont favorisées, que ce soit au moyen d'ateliers ou de comités consultatifs officiels, afin de permettre à l'agence de faire avancer de manière efficace des projets ambitieux tels que l'Initiative du guichet unique et le Manifeste électronique, deux

projets qui visent à diminuer le recours à des formulaires papier, réduire le fardeau administratif et abaisser les coûts liés à l'exercice d'activités commerciales à l'étranger. L'objectif est de permettre une circulation plus efficace des marchandises franchissant la frontière, de favoriser le commerce et la croissance et de contribuer à ce que le Canada demeure économiquement concurrentiel.

L'approche de l'ASFC

Les décisions des administrations douanières ont un profond impact sur les entreprises et leurs bénéfices nets. Consciente de ce fait, l'ASFC soutient la participation du milieu des affaires dans le cadre de l'élaboration et de l'application de ses politiques et programmes. Cette participation s'étend à son administration centrale et à ses bureaux régionaux ainsi qu'à différents forums multilatéraux, comme l'OMD.

En consultant des membres de l'industrie et en faisant de ceux-ci des partenaires, l'ASFC peut engager des discussions sérieuses sur sa vision de la facilitation du

commerce. Elle est ainsi à même de cerner des intérêts et des objectifs communs et de discuter avec ses partenaires des possibilités de collaboration permettant d'obtenir des résultats pour l'Agence et l'industrie. Le fait d'établir des relations solides avec les intervenants crée un véritable dialogue et transforme les mentalités existantes. Ces relations ajoutent, en outre, de la transparence à l'élaboration de politiques et donnent lieu à une compréhension plus féconde de leurs résultats.

Les intervenants ayant des exigences différentes, l'ASFC reconnaît qu'une approche unique à l'égard de la participation du secteur privé ne fonctionne pas pour un milieu des affaires dynamique et a élaboré diverses stratégies pour répondre à ces différents besoins. L'Agence utilise un mécanisme composé de comités officiels chargés d'échanger des renseignements, de faire mieux connaître les enjeux et de discuter des questions stratégiques de haut niveau axées sur les politiques. La tenue de groupes de travail et de sous-comités permet aussi de recueillir les commentaires des



Dans un pays aussi grand que le Canada, les solutions technologiques comme les webinaires, les téléconférences et les vidéoconférences sont également de plus en plus utilisées avec succès pour toucher un plus grand public. Les séances peuvent être enregistrées et rediffusées, et les intervenants intéressés, comme les associations de gens d'affaires, organisent souvent ces événements pour leurs membres.

intervenants et de trouver des solutions aux problèmes techniques ou aux problèmes liés aux processus.

Pour échanger des renseignements, l'ASFC participe également à des conférences et à des ateliers, de même qu'à d'autres types d'activités de sensibilisation. Cela comprend les conférences nationales ou régionales de diverses associations et de divers groupes, comme la Société canadienne des courtiers en douanes. Ces activités permettent à l'ASFC de rencontrer directement les intervenants et d'aborder les tendances émergentes, les enjeux pour l'industrie et les répercussions et les résultats liés à ses programmes et services. Cela permet un transfert de connaissances bidirectionnel efficace entre secteur public et privé, créant un échange mutuellement avantageux.

Dans un pays aussi grand que le Canada, les solutions technologiques comme les webinaires, les téléconférences et les vidéoconférences sont également de plus en plus utilisées avec succès pour toucher un plus grand public. Les séances peuvent être enregistrées et rediffusées, et les intervenants intéressés, comme les associations de gens d'affaires, organisent souvent ces événements pour leurs membres. Outre ces réunions virtuelles, des consultations sont réalisées et affichées sur le site Internet « Consultations

auprès des Canadiens » du Gouvernement du Canada.

Enfin, l'ASFC tient des rencontres individuelles sur des sujets d'intérêt précis avec les organisations partenaires. Les chefs d'entreprises mobilisés trouvent souvent que la tenue de discussions bilatérales ciblées sur des sujets précis est le meilleur moyen d'atteindre leurs objectifs. Les cadres, les hauts représentants ou les représentants de niveau opérationnel de l'ASFC participent régulièrement à ces rencontres, qui fournissent la possibilité à l'ASFC et aux intervenants de discuter des questions techniques, des préoccupations clés et des prochaines étapes de la mise en œuvre d'initiatives à long terme.

Le Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière

Le Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière (CCAF) est le mécanisme principal grâce auquel l'ASFC mobilise les intervenants du secteur privé. Les membres du CCAF représentent des organisations impliquées dans le commerce transfrontalier. Ce forum fournit aux fonctionnaires des douanes et aux intervenants commerciaux une tribune pour discuter des politiques frontalières, des programmes opérationnels et des procédures administratives qui régissent le commerce du Canada.

Le CCAF agit comme un organe plénier qui supervise et oriente un certain nombre de sous-comités techniques établis pour faire avancer des éléments précis du « programme partagé » du CCAF. Ce programme définit un certain nombre de défis et intérêts communs pour lesquels les membres du CCAF ont convenu de travailler ensemble afin de trouver des solutions mutuellement avantageuses.

Guichet unique et Manifeste électronique

La participation active du milieu des affaires par l'intermédiaire de mécanismes de communication et d'une consultation efficaces a été essentielle à la mise en œuvre réussie du programme du Manifeste électronique et de l'Initiative du guichet unique (IGU) de l'ASFC.

Le Manifeste électronique est un programme de transformation qui modernisera et améliorera les processus commerciaux transfrontaliers. Le dispositif une fois en place, les intervenants (transporteurs, agents d'expédition et importateurs) devront transmettre par voie électronique l'information préalable sur les expéditions commerciales à l'ASFC pour tous les modes de transport et dans les délais prescrits applicables à chaque mode.

L'IGU fournit un point de chute unique pour la transmission électronique de l'information exigée en matière d'importation pour satisfaire aux exigences de l'ASFC et aux autres exigences gouvernementales. L'Initiative réduira l'utilisation de formulaires papier dans le cadre des processus liés aux importations, augmentera le nombre de ministères et d'organismes qui réalisent des opérations par voie électronique à la frontière et augmentera l'harmonisation des données concernant les importations au Canada et aux États Unis.

À l'égard de tels projets majeurs, il est essentiel de communiquer avec les intervenants affectés et de les consulter le plus tôt possible. Il s'agit de s'assurer qu'ils sont au courant des changements et que l'Agence peut compter sur leur participation à chaque phase du projet (conception, élaboration, mise en œuvre et transition). Il est également essentiel au déroulement réussi de tels projets de pouvoir consulter facilement des experts en la matière pour fournir aux intervenants des conseils au cours des phases de mise en œuvre et de transition.

La gestion coordonnée des frontières est essentielle pour qu'on puisse rendre la fonction frontalière efficace et efficiente. Ni le gouvernement ni le secteur privé ne peuvent optimiser les avantages de la simplification douanière s'il y a des coûts et des obstacles liés aux exigences d'autres organismes gouvernementaux. L'ASFC est consciente que la gestion coordonnée des frontières exige un engagement réel et soutenu de tous les intervenants, et elle demeure engagée à travailler avec ses partenaires dans le cadre de ces initiatives notamment.

Contribution du Canada aux outils de l'OMD pour favoriser la participation du secteur privé

Compte tenu de son expérience importante à l'égard de la participation des intervenants et de son rôle de chef de file en matière d'enjeux douaniers et de gestion des frontières à l'échelle mondiale, l'ASFC continue de transmettre son expertise dans le cadre de l'élaboration du document intitulé « Orientation concernant les partenariats douane/entreprises » publié par l'OMD, et notamment de la section « Pilier avancé ». À ce titre, l'ASFC a fourni des suggestions et des commentaires complets, de même que des exemples de domaines où elle a su remporter de francs succès.

Cependant, la participation active des intervenants évolue constamment. Ainsi l'ASFC a aussi bénéficié du contenu du document, est reconnaissante aux autres administrations ayant transmis leurs propres expériences et encourage tous les membres de l'OMD à travailler à l'institutionnalisation de la participation des intervenants à leurs activités.

Regard vers l'avenir

L'ASFC explore constamment de nouvelles façons d'établir des partenariats avec le secteur privé pour favoriser la sensibilisation conjointe aux réalités et intérêts opérationnels de l'autre. Par exemple, l'ASFC élabore actuellement des lignes directrices internes et encourage ses dirigeants régionaux à tenir des séances de sensibilisation douane/entreprises comme moyen de favoriser une meilleure compréhension des processus de chacun.

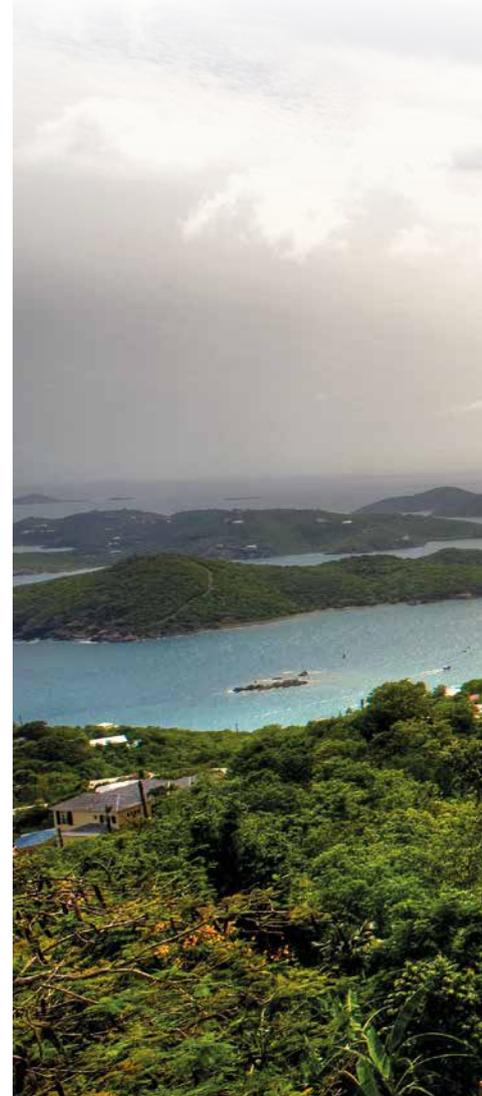
L'Agence explore aussi des possibilités d'établir des partenariats avec des interlocuteurs externes pour tirer parti des cours de formation existants, y compris au niveau international. En particulier, l'ASFC cherche à développer une collaboration autour de l'élaboration d'un nouveau programme de formation en mettant à l'essai et en évaluant le matériel de cours développé par des entités partenaires. Il s'agira aussi d'explorer la possibilité de concevoir un module de formation sur les partenariats douane/entreprises et sur les avantages mutuels liés à la sécurisation et à la facilitation de la filière commerciale.

Le secteur privé et les organisations gouvernementales sont prêts à travailler ensemble pour déterminer, formuler et mettre en œuvre les priorités, mais ils doivent constater des résultats. Dans sa recherche d'amélioration constante, l'ASFC prêtera particulièrement attention à l'assurance d'une communication ouverte, d'une collaboration efficace et de consultations pertinentes dont l'objectif est une gestion efficiente et efficace et la mise en œuvre de changements qui présentent des avantages autant pour l'ASFC et que pour les entreprises.

En savoir +

www.cbsa-asfc.gc.ca
www.cscb.ca

Aux Îles Vierges américaines, des courtiers en douane ou les importateurs eux-mêmes procèdent en personne à l'entrée en douane de toutes les marchandises. Compte tenu de l'absence de communication électronique, les ports d'entrée accumulent tous des montagnes de documents papier.



La CBP envisage d'automatiser le processus d'entrée des marchandises aux Îles Vierges américaines

L'ADMINISTRATION DES DOUANES et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) souhaite améliorer et accélérer le processus d'importation des marchandises aux Îles Vierges américaines, territoires où les procédures reposent encore sur un système entièrement papier. Pour ce faire, elle a annoncé le 2 février 2016 dernier qu'elle recherche un moyen durable d'intégrer les Îles Vierges dans son environnement commercial automatisé (*Automated Commercial Environment*, ACE), lequel assure un traitement moderne et efficace des transactions commerciales.

Les exigences de la CBP aux Îles Vierges américaines sont particulières car les îles sont soumises à la loi publique danoise n° 64, alors même que leur cession aux États-Unis par le Danemark est effective depuis le 17 janvier 1917, date à laquelle les deux pays ont échangé leurs copies respectives de la Convention sur la cession des Antilles danoises de 1916 ratifiées.

Edward Ryan, Directeur adjoint chargé du commerce au bureau des douanes de Saint-John, et Stephen Hilsen, Directeur chargé du guichet unique de l'ACE, se sont rendus dans la zone portuaire de Saint-Thomas pour se faire une idée du processus de dédouanement du fret tel qu'il est pratiqué actuellement. Aux Îles Vierges américaines, des courtiers en douane ou les importateurs eux-mêmes procèdent en personne à l'entrée en douane de toutes les marchandises. Compte tenu de l'absence de communication électronique, les ports d'entrée accumulent tous des montagnes de documents papier.

La CBP a également rendu visite à des sociétés locales de courtiers en douane pour avoir une idée des besoins des entreprises, l'objectif étant d'améliorer et de faciliter le processus de déclaration. « Nous devons faire en sorte que l'entrée des marchandises aux Îles Vierges américaines soit plus conviviale pour les entreprises »,

a indiqué M. Ryan. « En automatisant les procédures, nous serons plus efficaces et apporterons un meilleur soutien aux autres organismes publics impliqués. »

Situées dans les Caraïbes, à environ 60 km à l'est de Porto Rico et immédiatement à l'ouest des Îles Vierges britanniques, les Îles Vierges américaines sont un territoire des États-Unis mais ne font pas partie des 50 États de l'Union ni du district fédéral de Washington, D.C. Selon les attributions conférées au gouvernement fédéral des États-Unis, la CBP doit percevoir les droits de douane au nom des Îles Vierges américaines. Elle a également le pouvoir de gérer la législation douanière des îles et toute latitude pour ce faire.

En savoir +

Jeffrey Quiñones, J.D.
Bureau des Affaires publiques de la CBP -
Porto Rico et Îles Vierges américaines
Jeffrey.h.quinones@cbp.dhs.gov



Déchets électroniques : l'UE prend des mesures fermes

Par Juha Hintsa et Sangeeta Mohanty,

CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION

La lutte contre le commerce illégal de déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) est un sujet complexe et d'actualité, dont les enjeux sont d'ordres sanitaires, environnementaux et économiques. Afin de seconder les décideurs et les services gouvernementaux, ainsi que les acteurs du secteur des DEEE, dans la lutte contre les activités illicites relatives aux déchets électroniques, la Commission européenne a décidé en 2013 de lancer le projet *Countering WEEE Illegal Trade* (CWIT). Le présent article expose les recommandations formulées par un groupe de professionnels ayant participé au projet.

Volume de DEEE

L'une des premières tâches entreprises par les spécialistes du projet CWIT a été d'estimer le volume total de déchets électroniques ainsi que l'ampleur du marché illicite. En 2012, le volume total de DEEE produit par les vingt-huit États membres de l'Union européenne (UE), la Norvège et la Suisse s'élevait à 9,45 millions de tonnes : 3,3 millions de tonnes ont été renseignées par les États membres de l'UE comme ayant été collectées et recyclées ; 750 000 tonnes les déchets qui ont été jetés à la poubelle sans autre forme de procès ; enfin, 2,2 millions de tonnes d'appareils électroménagers, composés majoritairement d'acier, ont été collectés puis traités avec le reste de la ferraille dans des conditions non conformes ou inférieures aux normes.

D'après une étude de marché, 750 000 tonnes de pièces détachées réutilisables n'arrivent pas aux points de collecte agréés. Parmi ces pièces, on retrouve un très grand nombre de compresseurs de réfrigérateurs (sur 300 000 tonnes), des câbles et des composants d'ordinateurs (180 000 tonnes). Toutes ces pièces sont généralement exportées vers l'Asie. Au total, 1,5 million de tonnes de déchets quittent l'UE chaque année : 200 000 tonnes sont référencées comme exportations d'équipement électrique et électronique usagé, puisqu'il est légal d'exporter des appareils usagés fonctionnels, et dans les 1,3 million de tonnes restantes figurent aussi une majorité d'équipements électriques et électroniques usagés mais auxquels ont été ajoutés des DEEE.

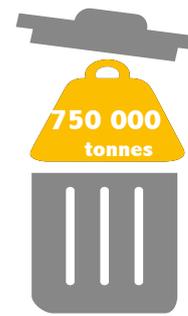
Lacunes de la législation

Les experts se sont ensuite penchés sur les lacunes des législations et de leurs modalités d'application. Plusieurs vides juridiques laissent assez de champ libre aux délinquants pour éviter les contrôles et, s'ils se faisaient prendre, pour s'en sortir avec une peine minimale. Quelques-unes des lacunes les plus manifestes sont reprises ci-dessous :

- les ambiguïtés dans la définition et la classification des DEEE dans la législation internationale provoquent des différences de classement entre les États membres de l'UE, ce qui rend la distinction entre ce qui relève du déchet et ce qui n'en relève pas particulièrement difficile pour les douaniers ;
- le manque de moyens humains au sein des autorités portuaires pour procéder aux vérifications matérielles de tous les conteneurs expédiés depuis l'Europe - près de vingt conteneurs de DEEE sont expédiés chaque semaine depuis un important port européen (soit environ 1 000 conteneurs par an) et les autorités portuaires ne parviennent à en inspecter que dix par an ;
- l'absence d'un système d'information commun aux agences nationales et internationales pouvant permettre de cibler et de coordonner les interventions ;
- le manque de formation spécifique des inspecteurs des douanes et des policiers ;
- le manque de moyens techniques permettant d'évaluer la dangerosité des envois de DEEE ;
- les lourdes procédures de collecte de preuves à charge contre le fraudeur et de vérification de la dangerosité des envois ;



c'est la quantité de DEEE générée par l'UE des 28, la Norvège et la Suisse **mais seuls**



finiraient dans les **poubelles** des consommateurs, selon les estimations.

- les sanctions légères prévues dans de nombreux pays ;
- la disparité importante des régimes et niveaux de sanctions entre les États membres de l'UE, qui permet aux mal-faiteurs de déplacer leurs activités vers des juridictions moins strictes ;
- le nombre limité de poursuites engagées.

Recommandations

Afin d'améliorer cet état de fait, un ensemble de recommandations a été formulé à l'intention des décideurs et des régulateurs gouvernementaux, des services de répression (douane, police et les administrations chargées de l'environnement) et des acteurs des secteurs de l'électronique et du traitement des DEEE. Ces recommandations s'articulent autour de quatre volets principaux.

Volet 1 : collecter davantage, éviter les fuites et suivre les performances

- Éduquer les consommateurs
Un manque de sensibilisation des consommateurs explique en partie les mauvaises pratiques d'élimination des déchets. Parmi les mesures concrètes proposées se trouvent le lancement de campagnes de sensibilisation, l'organisation d'enquêtes comportementales

visant à identifier ce qui pourrait inciter les utilisateurs à éliminer leurs déchets de façon adéquate.

- Faciliter la collecte
Dans la plupart des États de l'UE, les installations de collecte de déchets sont trop peu nombreuses, peu accessibles ou exposées aux risques de vol. Les mesures proposées incluent la création de davantage de points de collecte, une visibilité et une accessibilité accrues des points existants, le renforcement de la sécurité aux points de collecte et l'introduction d'une interdiction des transactions en espèces dans le but de réduire les profits générés par les activités illégales et de faire entrave aux transferts d'argent liquide liés au commerce illégal de DEEE.

- Améliorer le suivi au niveau national
Il est primordial de disposer de données quantitatives fiables pour évaluer les progrès réalisés en matière de collecte ou pour déterminer le volume de déchets qui finissent en dehors de la chaîne officielle d'élimination. Parmi les mesures proposées figurent l'optimisation du suivi et de l'évaluation du volume dans tous les points de collecte agréés, l'amélioration de l'accès à l'information et le perfectionnement des méthodes actuelles de calcul des

« indicateurs e-waste » sur lesquels reposent les calculs de bilan de masse nationaux.

- Impliquer tous les acteurs dans les activités de rapport

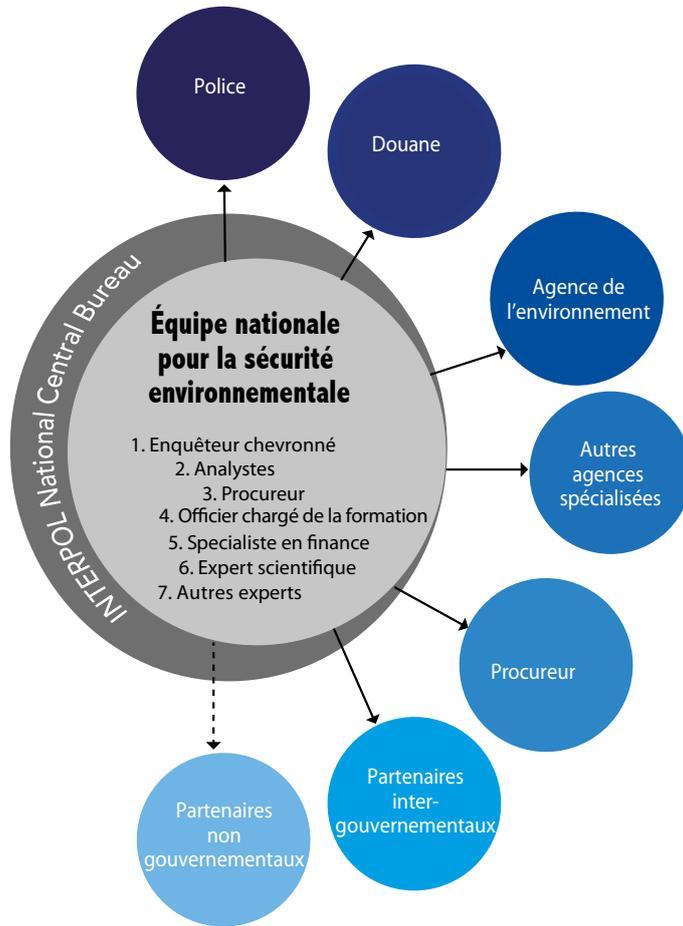
Les États membres de l'UE doivent faire face à une difficulté commune : les rapports portant sur les volumes de DEEE collectés et traités sont souvent erronés, indiquent des chiffres inférieurs à la réalité ou sont tout simplement inexistantes. Les mesures proposées incluent la création d'une obligation de rapport pour tous les acteurs de la collecte des DEEE, le recours à une description univoque des DEEE compréhensible par tous les acteurs concernés, l'utilisation de codes, voire des mêmes codes, afin de pouvoir comparer les rapports et, enfin, la constitution d'un système de contrôle des données recueillies qui jaugera la fiabilité des données rapportées.

Volet 2 : commerce, traitement des déchets et incitation

- Améliorer le traitement
L'absence de normes de qualité dans le traitement des DEEE représente un problème central. Un des défis est lié au fait que respecter les nombreuses exigences relatives au recyclage ne



84 000 tonnes de compresseurs de réfrigérateurs sont volées avant la collecte, soit une pollution comparable à celle provoquée par la circulation de 5 millions de voitures chaque année !



Modèle d'une Équipe nationale pour la sécurité environnementale tel que développé par INTERPOL

se traduit pas en atout économique pour les entreprises légitimes qui subissent la concurrence des acteurs non réglementés. Il s'agirait donc de soutenir les entreprises de traitement des déchets légitimes en introduisant des normes DEEE (obligatoires), en recueillant des informations sur le traitement à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe, en rendant les activités de dépollution plus rentables et en améliorant le traitement dans les pays en développement.

- ii) Améliorer la réutilisation des déchets
Il est urgent d'apporter davantage de précisions sur la mise en œuvre des diverses directives dans le domaine et d'instaurer des méthodes sur la manière de différencier les envois dont le contenu peut être réutilisé des envois dont le contenu est de qualité inégale, comprenant trop d'appareils dont la durée de vie utile est faible ou épuisée. Il s'agirait de s'entendre sur la définition du mot réutilisation ou rénovation, de développer des normes uniformes sur la réutilisation, de former

et de renforcer les capacités du secteur de remise en état et du recyclage, et, enfin, de créer des chaînes de valorisation « vertes » et des centres de remise en état agréés, la condition préalable étant que suffisamment d'inspections soient menées en amont et que les diverses directives portant sur les tests de fonctionnement et le conditionnement soient pleinement appliquées.

- iii) Renforcer les réseaux DEEE nationaux
La faible coopération entre les services - la douane, la police, le ministère public et les autres instances spécialisées - se traduit par des difficultés en matière d'identification des délits environnementaux et dans l'obtention de preuves nécessaires à des poursuites judiciaires. Deux actions sont recommandées : le renforcement des réseaux entre services par la mise à contribution de différents types d'acteurs dans des programmes visant à lutter contre le commerce illégal des DEEE ; et la création d'Équipes nationales pour la sécurité environnementale afin

d'assurer une action coordonnée entre les différents services.

- iv) Mener des inspections et des enquêtes plus efficaces
Selon la Commission européenne, seuls 2 % de l'ensemble des conteneurs maritimes dans le monde sont contrôlés physiquement par les autorités douanières. Les vérifications matérielles effectuées sur les envois de DEEE ne représentent qu'une petite portion de ces 2 %. Il ne semble pas y avoir de méthodologie générale permettant d'enquêter sur les délits environnementaux et le nombre de cas ayant fait l'objet d'une enquête est limité. Ces problèmes peuvent être maîtrisés de façon adéquate par le biais d'inspections mieux ciblées, d'une évaluation du risque fondée sur le renseignement, du recours à des techniques de détection plus pointues ainsi qu'à des procédures d'enquête plus rigoureuses. Enfin, le contrôle en amont des installations devrait se faire plus souvent afin de prévenir le déplacement des activités illégales en aval.

Volet 3 : création et application d'un cadre juridique solide et uniforme

- i) Optimiser la codification des déchets
Les mesures proposées en vue de parfaire le classement des DEEE visent à créer des codes à l'importation et à l'exportation pour les DEEE et les marchandises d'occasion. Ces mesures servent à distinguer les produits neufs des produits usagés, à garantir une interprétation uniforme du concept de déchets par opposition aux non-déchets, à encourager la collaboration et les accords entre les acteurs pour évoluer vers des classifications et des définitions des DEEE plus harmonisées et à mettre au point des tableaux de comparaison permettant d'établir la concordance entre les différents systèmes de codification.
- ii) Elaborer des directives cohérentes
Diverses définitions et directives ayant trait aux DEEE existent à l'échelle nationale, régionale et internationale. Il conviendrait donc d'améliorer la disponibilité, la connaissance et la compréhension des directives en vigueur, d'apporter soutien aux autorités, de

mettre sur pied un système de certification, tout en faisant campagne pour que les autorités compétentes expriment officiellement leur appui à ces directives.

iii) Former les autorités

Souvent, les autorités douanières et environnementales sont dans l'impossibilité de prouver la nature illégale d'un envoi. Les mesures proposées incluent l'ouverture de centres d'excellence ou d'une agence européenne de gestion des déchets qui proposeraient une formation spécialisée pour le personnel (douaniers, inspecteurs environnementaux, etc.) et favoriseraient les échanges entre les acteurs intervenant à la fois dans l'exportation et l'importation des DEEE. La mise sur pied de partenariats public-privé (entre les services de répression et les

entreprises de gestion des DEEE) est aussi recommandée.

iv) Harmoniser et durcir les systèmes de sanctions

Il est peu risqué de se livrer à des activités illégales liées aux DEEE compte tenu de la faible probabilité d'être poursuivi en justice et condamné. Les mesures proposées visent à déterminer si les sanctions sont proportionnées et dissuasives ; à durcir les sanctions applicables aux personnes physiques qui représentent une entreprise ; à harmoniser les infractions (libellé, définition et gravité) et les types de sanction en lien avec les DEEE au niveau communautaire ; ainsi qu'à prévoir des sanctions spécifiques afin de lutter contre la participation du crime organisé aux activités illégales en lien avec les DEEE.

Volet 4 : bonnes pratiques dans la lutte contre la fraude et dans les poursuites judiciaires

i) Perfectionner les systèmes de gestion de l'information

Un manque d'échange d'informations et de statistiques sur les activités illégales liées aux DEEE a été signalé à l'échelon national et international. Des incohérences ont été décelées dans les données communiquées par différentes autorités d'un même pays. Les mesures proposées pour remédier à cette situation incluent la mise en place d'accords formalisés d'échange d'informations entre les autorités de lutte contre la fraude, la justice et les entreprises de gestion des DEEE ; l'introduction d'un Système de gestion des renseignements opérationnels qui permet la saisie, la gestion, la création,

SIMPLIFYING CUSTOMS SOLUTIONS GLOBALLY

Cargo Community Network (CCN) offers a suite of Customs Services which provides you with a reliable one-stop shop solution for all the Customs requirements. CCN connects to the Customs of different countries for the submission of shipment information in compliance with the respective customs regulations.

CCNhub LINC, is an online ecosystem that can host CCN and third party solutions which provides the capability for best-of-breed solutions to integrate, share and collaborate using common data and information



COLLABORATE
Integrated platform to allow smart and efficient collaboration through data at source and re-use



MANAGE
Streamline business processes and manage information flow



COMPLIANCE
Fulfill industry standards and regulatory requirements



CONNECT
Global connection to stakeholders within the supply chain



www.ccn.com.sg



l'analyse et la diffusion sécurisées d'informations ; l'utilisation de renseignements ainsi que la conception de bonnes pratiques relatives à la surveillance et à la lutte contre la fraude.

- ii) Investir dans le renforcement des capacités des services de répression
En matière de mise en œuvre, la plupart des pays butent sur les contraintes qu'imposent des ressources et une capacité limitée. Il est donc nécessaire d'accroître les ressources humaines et matérielles ; de faciliter la coopération internationale entre les autorités compétentes, notamment par la mise sur pied de programmes d'échange d'inspecteurs entre douanes ; de procéder à une évaluation des risques et de mobiliser le personnel au regard des risques escomptés identifiés ; ainsi que d'augmenter les moyens des réseaux existants (comme EUROPOL et INTERPOL).

- iii) Améliorer les réseaux DEEE internationaux

Deux projets sont proposés afin de renforcer la coopération internationale dans la lutte contre la fraude : en premier lieu réunir les pays voisins dans le cadre de la problématique du traitement des déchets et de celle du commerce et des opérations liées aux DEEE ; en second lieu, créer une agence européenne chargée des questions relatives aux déchets.

- iv) Renforcer les ressources allouées aux poursuites judiciaires

Il semble y avoir, à travers l'Europe, un écart prononcé entre le nombre d'infractions liées aux DEEE et le nombre de poursuites ayant abouti. Cet écart peut être resserré en consolidant les capacités et les ressources du ministère public et des juges, tout en favorisant la communication et la coopération entre procureurs et autorités judiciaires afin

de créer des bases de données de renseignements et d'établir des points de contact et des équipes conjointes d'enquêteurs. Élargir le rôle de l'UE et des réseaux internationaux, tels qu'EUROJUST (agence de l'Union européenne en charge de la coopération judiciaire en matière pénale), est également perçu comme une démarche positive.

Feuille de route

Toutes ces recommandations ne doivent pas être considérées séparément ; elles sont interdépendantes et elles se renforcent mutuellement. Du reste, lors de la phase finale du projet, les priorités et la structure des recommandations ont été dégagées. Une feuille de route décrivant le calendrier prévu pour la mise en œuvre de celles-ci et du rôle qu'ont à jouer les principaux acteurs concernés a été établie et est présentée dans le tableau ci-dessous. Enfin, un autre projet intitulé «Développement des outils visant à contrer la gestion frauduleuse et le commerce illégal des déchets» vient d'être lancé.

En savoir +

www.cwitproject.eu
www.dotcomwaste.eu

Feuille de route relative à la mise en œuvre





E-WASTE: A REAL GLOBAL PROBLEM!

DO NOT LET YOUR COUNTRY BE THE DUMPING GROUND, NOW IS THE TIME TO ACT.

SGS HAS THE SOLUTION.

For more information, please contact renovo@sgs.com

SGS IS THE WORLD'S LEADING INSPECTION, VERIFICATION, TESTING AND CERTIFICATION COMPANY

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

Usage optimal des technologies en Serbie

Depuis la mise en place d'un Centre de commande au sein de son Département de lutte contre la contrebande, la Douane serbe a considérablement amélioré sa capacité à lutter contre la fraude. Les résultats obtenus s'expliquent en grande partie par la mise en œuvre d'un vaste éventail de technologies, et notamment d'une nouvelle application web qui met à la disposition des agents du Département des outils leur permettant de travailler plus efficacement.



Figure 1 – Page d'accueil de l'application web utilisée par le Département de lutte contre la contrebande



Figure 2 - Section de l'application consacrée au Département de support technique

Statut	Quantité	Montant									
...

Figure 3 – Rapport sur les infractions constatées pendant une période donnée

TOUT A COMMENCÉ avec un homme et sa vision de l'avenir. Le Chef du Département de lutte contre la contrebande de la Division chargée de la lutte contre la fraude souhaitait doter le personnel de la Division d'un outil permettant d'accéder en un seul endroit à toutes les applications et informations nécessaires pour coordonner la planification, l'organisation et la mise en œuvre des opérations journalières, tout en permettant aux cadres de suivre l'activité de leur personnel.

L'inspecteur des douanes Milomir Jovic a alors entrepris de développer une plateforme web via laquelle les fonctionnaires chargés de lutter contre la contrebande pourraient accéder simplement, rapidement et de manière sécurisée, aux informations, instructions, formulaires, données, rapports statistiques, bases de données et banques d'images, depuis un ordinateur connecté au réseau interne (Intranet) de l'Administration des douanes serbe. Cette application, lancée fin 2014, reçut immédiatement un écho positif.

Arsenal technologique

En 2012, la Douane serbe créait un Centre de commande au sein de son Département de lutte contre la contrebande. La nouvelle structure a principalement pour mission d'assister les fonctionnaires des douanes dans leurs opérations quotidiennes de contrôle et de coordonner leurs actions. Elle doit notamment :

- recueillir des données : le Centre assure le recueil systématique d'informations provenant de sources internes et externes ;
- traiter et analyser les données : le Centre analyse les informations recueillies afin de définir des indicateurs de risque d'infraction aux règlements douaniers ;
- diffuser les informations : le Centre assure un échange rapide et sécurisé des données à la fois au sein de la Division de lutte contre la fraude et au sein de la Douane dans son ensemble ;
- prévoir des mesures : en se fondant sur les indicateurs de risque, le Centre décide du plan d'action du Département de lutte contre la contrebande ;
- diriger des opérations : le Centre surveille les fonctionnaires du Département chargés d'effectuer les contrôles et coordonne les activités de chaque unité opérationnelle sur le territoire douanier.

Afin de mener à bien ces actions, le Centre de commande dispose d'un vaste éventail de technologies assurant un flux continu d'informations entre le siège de la Douane, ses bureaux locaux et les postes-frontières.

Les systèmes informatiques installés au Centre de commande sont les suivants :

- ISIS, le système d'information des services douaniers et sa base de données sur l'ensemble des transactions ;
- IPS, une application qui permet au Centre de surveiller à distance les unités utilisant des scanners mobiles – dès qu'un scanner enregistre une image, celle-ci est transmise au Centre de commande ;
- DBS, une application qui permet aux unités utilisant des scanners mobiles d'accéder à distance à la base de données des véhicules contrôlés par scanners mobiles (PSV), laquelle renferme des détails sur les véhicules ayant fait l'objet d'un contrôle, leur conducteur, la nature des marchandises transportées, l'itinéraire emprunté, la nature de tout



© Douane serbe

produit de contrebande détecté pendant un contrôle et, enfin, les méthodes de dissimulation ;

- SNM 64, une application qui permet la vidéosurveillance des scanners en temps réel ;
- GIS, une application utilisée afin de surveiller les appareils radio des agents du Département ;
- RIS, le système d'information sur la circulation fluviale qui, installé également sur les bateaux de l'Unité de contrôle des voies navigables, donne la position momentanée des bateaux, fournit des informations sur les bateaux en eux-mêmes et détecte tout objet stationnaire sur le fleuve.

Nouvelle application web

Une application web a été développée pour faciliter l'accès à ces systèmes et améliorer l'environnement informatique de travail des fonctionnaires des douanes. Ces derniers disposent chacun d'un accès personnalisé à la plateforme en fonction de leurs responsabilités et de leurs attributions. Certaines fonctions sont communes à tous et la page d'accueil propose un menu général où chacun trouvera la section du Département de lutte contre la contrebande qui le concerne, ainsi qu'une galerie de photos des infractions constatées et un accès aux bases de données spécifiques.

Les sections à accès limité contiennent les formulaires utilisés par le Département

pour recueillir des données et enregistrer les données, par exemple, ou encore des informations sur la protection des fonctionnaires sur leur lieu de travail, les nouvelles importantes et les coordonnées des cadres et fonctionnaires du Département.

Grâce à l'application, le personnel du Centre de commande peut également aider les fonctionnaires sur le terrain à analyser l'image d'un véhicule scanné, où qu'ils soient, c'est-à-dire dans les locaux du Centre ou à l'extérieur, ce qui était précédemment impossible. Les fonctionnaires peuvent accéder au système d'un scanner mobile donné pour télécharger l'image du véhicule scanné ou toute la base d'images du scanner.

Il est possible aussi d'effectuer des recherches hors connexion dans la base de données d'environ 150 000 véhicules, selon différents critères : numéro d'immatriculation ; État, province ou région où le véhicule est immatriculé ; origine et destination ; marchandises transportées ; date de l'analyse au scanner ; évaluation ; titre de l'image.

Le personnel d'encadrement a accès à tout le contenu de l'application web, donc à toutes les informations et données recueillies pendant les contrôles douaniers effectués par les fonctionnaires chargés de la lutte contre la contrebande. Ces « managers » peuvent établir automatiquement des rapports d'activité selon des critères prédéfinis. Il est facile, par exemple, de dresser la liste des infractions douanières

constatées entre le 1^{er} et le 5 décembre 2015 (voir Figure 3). Cette liste indique généralement la ville ou le site où l'infraction a été constatée, la date et l'heure, le nom du fonctionnaire qui a dirigé l'opération, etc.

Les managers peuvent aussi générer des rapports sur les contrôles réalisés aux postes-frontières, dans les entrepôts, sur des navires et dans des locaux privés, à certaines périodes, afin d'examiner et d'évaluer les activités et, pour finir, planifier les activités à venir et améliorer les résultats du Département de lutte contre la contrebande. Autre possibilité : visualiser la consommation de carburant des véhicules utilisés par les fonctionnaires du Département pendant une période donnée.

Le personnel du Département a accueilli très favorablement la nouvelle application dont l'installation a eu un retentissement considérable, en particulier parce que chaque unité peut ainsi présenter les cas intéressants d'infractions rencontrées et communiquer des détails comme les lieux où elles ont été constatées et les méthodes de dissimulation. Les fonctionnaires en tirent directement des avantages dans la mesure où, à partir des affaires dont ils sont informés via l'application, ils peuvent améliorer leurs connaissances et, à terme, leurs capacités à détecter infractions et autres délits.

En savoir +
vidanovicg@carina.rs

La mise en œuvre de l'AFE ou comment garantir d'énormes dividendes pour l'économie mondiale

Par Coleman Nee et Robert Teh,
CONSEILLERS, ORGANISATION MONDIALE DU
COMMERCE

Au moment de la clôture de la dixième conférence ministérielle de l'OMC à Nairobi, au mois de décembre 2015, 63 des 162 pays membres de l'Organisation avaient ratifié l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE), nous rapprochant ainsi du seuil des deux tiers requis pour que l'accord puisse entrer en vigueur.

L'AFE a été conçu afin de simplifier, accélérer et coordonner les procédures commerciales, ce qui devrait permettre de réduire les coûts liés au commerce au niveau mondial et de stimuler sur le long terme les échanges internationaux, en particulier dans les pays en développement. Les bénéfices escomptés incluent également une croissance économique mondiale plus rapide et une plus grande diversification des exportations dans les pays qui mettraient en œuvre l'accord.

Le Rapport sur le commerce mondial 2015, publié le 26 octobre 2015 par l'OMC, estime que la mise en œuvre de l'AFE permettra une croissance de la valeur des échanges de l'ordre de 750 milliards à 1 000 milliards de dollars des États-Unis par an, voire plus, si les circonstances

idéales, par exemple une pleine mise en œuvre, sont réunies. En outre, elle entraînera une augmentation annuelle du PIB mondial de 0,5 %.

Puisque l'ampleur des avantages potentiels dépend de la vitesse et du degré de sa mise en œuvre, l'AFE prévoit des dispositions visant à aider les pays en développement à atteindre un niveau de pleine conformité. Premier accord commercial multilatéral depuis la création de l'OMC en 1995, l'AFE représente également une énorme avancée. La nature multilatérale de l'AFE signifie que son impact pourrait être, au final, bien plus profond que celui des accords commerciaux mégarégionaux ayant récemment fait l'objet de toutes les discussions, tels que le Partenariat transpacifique.

Contexte

Dans l'économie mondiale interconnectée d'aujourd'hui, la vitesse et la facilité avec lesquelles les marchandises traversent les frontières sont des éléments aussi importants que les barrières traditionnelles au commerce que sont les tarifs ou encore les restrictions quantitatives. Garantir des procédures commerciales efficaces est donc essentiel dans un monde caractérisé par des chaînes logistiques mondiales où les réseaux de production exigent souvent

une livraison « juste à temps » d'intrants essentiels. Il est bien entendu possible pour les pays d'entreprendre des réformes en ce sens de façon unilatérale. Pourquoi un accord multilatéral est-il donc nécessaire ?

Les améliorations des procédures commerciales profitent non seulement au pays entreprenant des réformes mais aussi à ses partenaires commerciaux. Or, les réformes en vue de la facilitation des échanges exigent souvent qu'un pays y investisse des ressources. Tout gouvernement se comportant de manière rationnelle n'engagera de l'argent public que si les coûts marginaux sont compensés par des avantages marginaux à hauteur égale, ce qui veut dire que les efforts consentis ne répondront pas complètement aux attentes au niveau mondial. Un accord multilatéral sur la facilitation des échanges est ici utile dans le sens où il permet aux pays de mieux appréhender les opportunités susceptibles de générer des avantages mutuels, et incite à de plus grands investissements dans des procédures douanières efficaces.

Par ailleurs, un accord multilatéral permet de résoudre un problème de coordination. Le fait de disposer de procédures communes ou similaires, telles que celles mises au point par l'OMD, permet aux



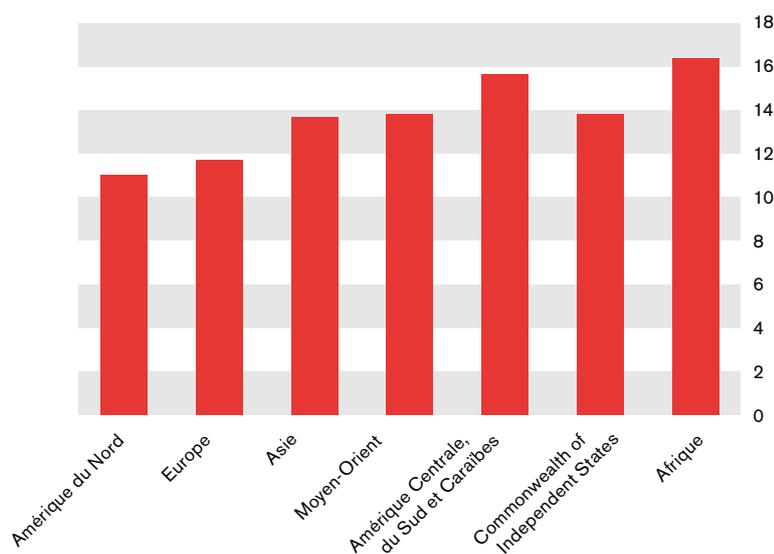
opérateurs commerciaux de se familiariser plus facilement avec les régimes douaniers dans les différents pays. L'Accord prévoit une assistance technique aux pays en développement, permettant à ces derniers d'entreprendre des réformes au titre de la facilitation des échanges qu'ils ne pourraient déployer par eux-mêmes. En outre, la nature juridiquement contraignante de l'AFE peut contribuer à aider les gouvernements à dépasser les intérêts particuliers au niveau national afin d'éliminer les procédures frontalières lourdes.

Les dispositions de l'AFE renforcent certains aspects des accords de l'OMC existants tout en créant un certain nombre de nouvelles disciplines. Plus spécifiquement, l'AFE contient des mesures portant sur la publication et la disponibilité des renseignements, la possibilité de présenter des observations avant l'entrée en vigueur de lois et réglementations nouvelles, les décisions anticipées, les procédures de recours, la non-discrimination et la transparence, les redevances et impositions, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, la coopération entre les organismes présents aux frontières, le mouvement des marchandises, les formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit, la liberté de transit et la coopération douanière.

Même si les coûts liés à la mise en œuvre de l'AFE devaient rester modestes, ils peuvent encore grever lourdement les ressources limitées de nombreux pays en développement à faible revenu. Pour relever ce défi, l'Accord inclut des dispositions détaillées et novatrices en matière de « traitement spécial et différencié » (TSD) permettant aux pays en développement d'adapter la portée et le calendrier de la mise en œuvre de l'Accord compte tenu de leurs circonstances particulières. En même temps, l'accord prévoit une assistance technique qui sera coordonnée à travers le « Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges » (TFAF), qui a été récemment inauguré et dont le but est de servir de centre d'information et d'entremetteur entre donateurs et pays ayant besoin d'aide (cf. www.wto.org/french/news_f/news14_f/fac_22jul14_f.htm).

Contrairement à l'AFE, les accords commerciaux régionaux (ACR) qui portent sur la facilitation des échanges n'incluent généralement pas de dispositions de TSD

Graphique 1 - Réduction estimée des coûts du commerce, en équivalents tarifaires ad valorem, résultant de la mise en œuvre de l'AFE, par région



Source : Rapport sur le commerce mondial 2015

et d'aide à la mise en œuvre. De ce fait, la probabilité que les mesures de facilitation des échanges des ACR soient effectivement mises en place est réduite dans les pays plus pauvres, qui pourtant en ont le plus besoin. Un autre trait distinctif de l'AFE tient à l'efficacité des mécanismes d'exécution et de règlement des différends de l'OMC. Cela étant dit, des accords commerciaux régionaux plus ambitieux que l'AFE pourraient venir le compléter.

Impact économique

Les coûts commerciaux que l'AFE est censé pallier sont importants et diffèrent de façon marquée d'une région à l'autre, d'un groupe de pays à un autre. Ils équivalent à un tarif ad valorem d'environ 170 % pour un pays développé type et à 219 % pour un pays en développement moyen. L'inefficacité des procédures commerciales semble constituer une partie significative de ces coûts, que l'AFE devrait réduire à hauteur de plus de 14 % en moyenne (voir graphique 1).

Du fait de l'inefficacité des procédures commerciales, les importateurs déboursent davantage d'argent pour les marchandises achetées tandis que les exportateurs perçoivent moins de revenus que ce qu'ils seraient en droit d'espérer. Toutefois, si un pays améliore ses procédures commerciales de sorte que les coûts du commerce sont ramenés à zéro,

cet écart de prix disparaît. La facilitation des échanges contribue à enrichir tant les importateurs que les exportateurs, améliorant les termes de l'échange et créant de la sorte une situation avantageuse pour tous.

Pour estimer les gains d'exportation et l'accroissement du PIB découlant de l'AFE, le modèle d'équilibre général calculable (EGC) a été utilisé. Selon ce modèle et comme indiqué plus haut, les gains d'exportation seraient compris entre 750 milliards et plus de 1 000 milliards de dollars par an, des valeurs supérieures pouvant être atteintes suite à une mise en œuvre plus rapide et approfondie de l'Accord (voir tableau 1). Ces prévisions sont pour le moins prudentes, d'autres techniques d'estimation (par exemple le modèle de gravité) débouchent sur des chiffres encore plus importants.

La mise en œuvre de l'AFE permettrait non seulement de donner un élan plus que nécessaire à l'économie mondiale sur le court terme, mais aussi d'augmenter la courbe de croissance sur le moyen et le long terme. S'il est pleinement appliqué, l'AFE pourrait permettre d'augmenter jusqu'à 2,7 % par an la croissance mondiale des exportations et de 0,5 % par an la croissance du PIB mondial sur la période 2015-2030.

Tableau 1 : Impact prévu de la mise en œuvre de l'AFE sur le commerce et le PIB pour 2015-2030

	Unités	Fourchette de valeurs	
Exportations mondiales	Augmentation annuelle (en dollars constants de 2007)	750 milliards	1 000 milliards
	% additionnel de croissance annuelle moyenne	2,1	2,7
PIB mondial	Augmentation annuelle (en dollars constants de 2007)	345 milliards	555 milliards
	% additionnel de croissance annuelle moyenne	0,3	0,5

Source : Rapport sur le commerce mondial 2015.

Outre le simple fait qu'il permettrait d'accroître le commerce et la production, l'AFE pourrait également générer d'autres avantages, tels que :

- La diversification des exportations - L'OMC prévoit que les pays en développement et moins avancés augmenteront le nombre de produits qu'ils exportent par destination de 36 %. Ils devraient également voir le nombre de leurs marchés d'exportation augmenter de 60 %. Cette diversification permettrait de protéger ces pays contre les chocs économiques affectant certains secteurs ou certains marchés d'exportation.
- La livraison plus rapide des produits sensibles au facteur temps - Les chaînes logistiques mondiales et plus particulièrement le commerce des produits agricoles périssables devraient bénéficier fortement de la réduction du temps nécessaire à l'exportation et d'une meilleure prévisibilité concernant les délais de livraison.
- Une plus grande participation des petites et moyennes entreprises au commerce - La pesanteur des procédures et réglementations commerciales est souvent citée comme un obstacle majeur à la participation des PME aux exportations. Sur la base des enquêtes de la Banque mondiale

sur les entreprises, le rapport constate que ces PME ont beaucoup plus de chances d'exporter et d'accroître leur part des exportations que les grandes entreprises lorsque les délais de dédouanement sont réduits.

- Une hausse des investissements étrangers directs (IED) - Dans le cas des petites économies, la facilitation des échanges entraîne non seulement une augmentation du commerce mais aussi une augmentation des flux d'IED. L'analyse d'un ensemble de données portant sur 141 pays et sur une période de 10 ans (2004-2013) montre qu'il existe une corrélation positive et statistiquement significative entre la facilitation des échanges et les flux d'IED entrants.
- Un recouvrement des recettes plus efficace - Les réformes au titre de la facilitation des échanges contribuent à accroître les recettes de l'État en augmentant les flux commerciaux, élargissant ainsi l'assiette fiscale et renforçant l'efficacité de la perception des impôts et taxes, quel que soit le niveau des importations donné.
- Une réduction de la corruption - Le fait que la facilitation des échanges soit censée réduire les temps d'attente offre la possibilité de limiter l'incidence de la corruption liée au commerce.

Défis de la mise en œuvre

Les coûts liés à la mise en place de mesures de facilitation des échanges relèvent de la réalisation d'un diagnostic et de l'évaluation des besoins, de possibles changements réglementaire, législatif, institutionnel et organisationnel, de dépenses en formation, matériel, infrastructure et, enfin, de campagnes de sensibilisation et de mobilisation visant notamment à contrecarrer

Les coûts liés à la mise en place de mesures de facilitation des échanges relèvent de la réalisation d'un diagnostic et de l'évaluation des besoins, de possibles changements réglementaire, législatif, institutionnel et organisationnel, de dépenses en formation, matériel, infrastructure et, enfin, de campagnes de sensibilisation et de mobilisation visant notamment à contrecarrer les résistances au niveau politique.

les résistances au niveau politique.

Pour les pays en développement, certaines de ces dépenses seront compensées par l'aide apportée par les pays donateurs et l'assistance technique impartie par des institutions telles que l'OMD, mais ces coûts ne représentent pas les seuls ni même les principaux obstacles à la mise en œuvre de l'Accord. L'expérience montre qu'il est indispensable de créer un sentiment d'appropriation au

niveau national et de s'assurer la participation des parties prenantes, y compris du secteur privé.

Les ratifications se poursuivent à rythme régulier. Une fois l'Accord entré en vigueur, il devrait contribuer fortement à revitaliser le commerce international à un moment où ce dernier en a particulièrement besoin. Il sera ensuite essentiel de suivre sa mise en œuvre afin de mesurer les progrès, d'identifier les problèmes et d'évaluer à quel point les dispositions de l'Accord en matière de traitement spécial et différencié portent leurs fruits. À cet égard, il importerait que l'OMC et les autres organisations internationales, telles que l'OMD et les banques régionales de développement, investissent davantage de ressources dans la collecte de données, en particulier pour ce qui a trait aux coûts de mise en œuvre, à l'amélioration des indicateurs et des outils analytiques existants et au développement de nouveaux instruments.

Le rapport intégral peut être téléchargé sur le site web de l'OMC, qui contient par ailleurs bien d'autres informations détaillées sur l'AFE et ses dispositions.

En savoir +
www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr15_e.htm



If your job was this easy, you wouldn't need us.

WITH OUR RANGE OF DETECTION SOLUTIONS, CONTRABAND AND THREATS MAY AS WELL WEAR A SIGN.

From scanning vehicles to screening densely loaded cargo, AS&E offers proven products, innovative technology, and unrivaled expertise to help you uncover trade fraud and smuggling. Whether you need a standalone system or a fully managed, turn-key operation, we can help design, implement, and support a solution tailored to your mission.



ZBV® System



Z Portal® System



Sentry® Portal



OmniView® Gantry



Detect the difference.

www.as-e.com/cargo

 Follow @ASE_detects

+1 (978) 262-8700

Remédier à l'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane

Par John Danilovich,

SECÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CHAMBRE DE
COMMERCE INTERNATIONALE

IL Y A tout juste deux ans, la plupart des économistes prédisaient que les flux mondiaux du commerce augmenteraient de 7 % en 2015. La réalité, comme le montrent les nouvelles données de la Banque mondiale publiées il y a quelques semaines, est que cette croissance a été quasi nulle, plusieurs pays ayant même enregistré une diminution notable de leurs échanges au cours des 12 derniers mois.

Le Programme de développement des Nations unies à l'horizon 2030 accorde une place importante au commerce international en tant que moteur de l'emploi et d'une croissance durable. Cela signifie que nous ne pouvons accepter l'apparent statu quo d'une stagnation, voire, dans certains cas, d'un recul des échanges. En tant qu'organisation mondiale des entreprises, la Chambre de commerce internationale (ICC) est convaincue que le respect des règles internationales, tant de la part des gouvernements que des entreprises, est indispensable à l'existence d'un environnement permettant et encourageant une croissance tirée par le commerce.

Des règles harmonisées et prévisibles concernant l'évaluation en douane sont notamment essentielles pour la fluidité des échanges commerciaux. Or le fait est que la transgression des règles internationalement convenues est, malheureusement, une pratique bien réelle qui peut avoir des effets négatifs majeurs sur le commerce mondial et sur la croissance économique. De ce point de vue, ICC est extrêmement préoccupée par les problèmes grandissants dus à l'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane et à l'application de méthodes d'évaluation

prohibées, généralement dites des « prix de référence ».

Les pays qui ont recours à des bases de données et appliquent des prix de référence sont, en grande partie, des économies en développement ou émergentes ayant un important secteur informel souvent caractérisé par l'absence de documents fiables. La communauté économique mondiale est, bien entendu, consciente que les droits de douane et taxes aux frontières constituent une source importante de revenus pour les gouvernements, et que les pays en développement ne disposent en outre souvent que de ressources administratives et techniques limitées. Dans ce contexte, ICC reconnaît pleinement que les bases de données en matière d'évaluation en douane peuvent être, pour les services douaniers, un outil d'évaluation des risques utile.

ICC considère toutefois que cela ne devrait pas servir de prétexte au recours dans certains pays à des pratiques d'évaluation en douane impliquant des prix de référence, en violation des normes internationalement convenues inscrites dans l'Accord sur l'évaluation en douane (AED) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) administré par l'OMD. Le fait est que l'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane pour fixer des prix de référence ou des prix minima sape potentiellement le fonctionnement de l'AED, et constitue ainsi potentiellement un frein sérieux aux échanges et aux investissements étrangers.

Nos membres nous indiquent qu'ils sont confrontés à un nombre croissant de pays utilisant de manière inappropriée des bases de données en matière d'évaluation en douane. Pour ne citer qu'un exemple, il nous a été rapporté qu'un « pays x » se



servait de sa base de données pour fixer des prix de référence en comparant le prix d'importation au prix historique du produit en cause ou de produits similaires, et que tout écart de plus de 10 % pouvait conduire le service douanier en cause à contester automatiquement le prix, et donc l'entreprise à s'engager dans de lourdes procédures afin de justifier ce prix, avec à la clé des retards et un coût élevé des échanges.

La récente déclaration d'ICC sur l'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane, *The Misuse of Customs Valuation Databases*, donne une série d'exemples concrets montrant comment l'utilisation inappropriée des bases de données en matière d'évaluation en douane pour fixer des prix de référence ou des prix minima engendre un allongement des délais de dédouanement, des procédures administrativement contraignantes et une augmentation du coût des échanges. Tout cela est mauvais pour les affaires, mauvais pour la croissance, et également mauvais pour les recettes publiques.

Lorsque l'on parle de l'utilité des bases de données en matière d'évaluation en douane, il est important de souligner qu'il existe des motifs commerciaux légitimes expliquant pourquoi les prix de certaines marchandises peuvent varier. Les négociants internationaux pratiquent de nombreux modes de fixation des prix commerciaux qui peuvent avoir pour résultat une valeur déclarée inférieure à celle indiquée par les bases de données en matière d'évaluation en douane, avec, entre autres, des marchandises importées à prix réduits, des différences de prix intra-portefeuille ou des canaux en franchise de droits.



De l'utilisation des bases de données pour évaluer les risques : l'expérience de l'Equateur, de l'Inde et du Kenya

L'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane constitue clairement une préoccupation croissante pour beaucoup des entreprises avec lesquelles je suis chaque semaine en contact au sein de notre réseau mondial qui couvre plus de 130 pays. C'est pourquoi nous souhaitons travailler avec les gouvernements et les autorités douanières afin d'aligner les pratiques nationales sur les normes internationales.

Nous pensons que des partenariats avec la communauté économique devraient permettre de développer des programmes mutuellement bénéfiques. C'est pourquoi les pays concernés devraient, selon nous, créer un environnement dans lequel les négociants du secteur dit formel - que nous définissons comme ceux pouvant fournir des documents de transaction authentiques à l'appui des formalités douanières - aient la possibilité d'importer leurs marchandises sans souffrir des contraintes imposées au secteur informel.

La nouvelle déclaration d'ICC formule sept autres recommandations en vue de remédier au problème de l'utilisation abusive des bases de données en matière d'évaluation en douane : nous espérons que les gouvernements - et en particulier les délégués de l'OMD - seront prêts à nous suivre sur la question dans les mois à venir. Comme le souligne le nouveau programme de développement des Nations unies, nous avons tous intérêt à adopter la bonne approche en matière de commerce.

En savoir +

www.iccwbo.org
donia.hammami@iccwbo.org

Par le Secrétariat de l'OMD en coopération avec les Douanes de l'Equateur, de l'Inde et du Kenya

L'OMD reçoit de la part de ses Membres de nombreuses demandes d'assistance au titre du développement et de l'utilisation de bases de données en matière d'évaluation. L'Organisation reconnaît que de telles bases de données constituent souvent un outil utile, notamment pour les pays en développement qui n'ont pas encore mis en œuvre des contrôles a posteriori efficaces et qui se heurtent à des difficultés liées au manque de conformité des opérateurs économiques et à l'étendue du secteur informel.

Il convient toutefois de souligner que ces bases de données ne doivent être utilisées qu'en tant qu'outil d'évaluation des risques et que leur développement doit se concevoir dans un cadre plus large de gestion des risques, incluant l'évaluation des risques liés à d'autres aspects de l'opération d'importation/exportation. Il est également important que les opérateurs conservent les documents commerciaux adéquats pouvant être présentés à la douane en cas de demande d'une preuve de paiement des biens importés.

Toute administration qui envisagerait de développer une base de données devrait avant tout consulter les « Directives concernant l'élaboration et l'utilisation des bases de données nationales en matière d'évaluation servant d'outil d'évaluation des risques », ainsi que les « Directives pratiques aux fins du contrôle de l'évaluation » figurant dans le Dossier recettes. Ces dernières offrent notamment des exemples de pratiques actuellement mises en œuvre par les Membres, tout comme cet article qui examine la manière dont les administrations des douanes en Equateur, en Inde

et au Kenya utilisent leur base de données en matière d'évaluation douanière afin de faciliter le travail d'évaluation des risques.

Mise en place

Le choix du logiciel et du matériel utilisés pour une base de données en matière d'évaluation est du ressort de chaque administration. Toutefois, quel que soit le système utilisé, il s'agira d'extraire des données clés relatives aux importations à partir de la base de données de dédouanement.

La Douane indienne s'est lancée dans la conception d'un tel outil, appelé Base de données nationale en matière d'importation (*National Import Database* ou NIDB), en juin 2004. L'objectif était de développer une base de données électronique regroupant en temps réel les informations sur les importations passant par l'un des bureaux de douane du pays. Toutes les données relatives à l'évaluation y sont donc compilées quotidiennement à partir des déclarations d'importation. Les données propres aux marchandises considérées comme sensibles sont ensuite analysées à l'aide d'un logiciel dans le but de définir les valeurs unitaires, les valeurs moyennes pondérées de marchandises identiques, le montant des écarts en pourcentage et des valeurs extrêmes, ces données étant complétées par des informations sur les prix internationaux.

L'analyse consiste à constituer des groupes (clusters) de marchandises identiques ou similaires et à calculer, sur la base de formules mathématiques et à l'aide d'outils statistiques, des prix représentatifs dans le but d'identifier les transactions dont la valeur déclarée peut être sujette à caution. L'objectif n'est pas de rejeter automatiquement les valeurs déclarées mais de

faciliter la procédure de vérification. Les données, dûment analysées et visées par la Direction de l'évaluation (DOV) de la Douane indienne, sont ensuite envoyées à tous les agents chargés de l'évaluation qui pourront dès lors les utiliser aux fins de détection des cas de sous-évaluation et de fraude.

La qualité des données d'importation saisies est essentielle pour une évaluation fiable des risques. En Equateur, afin de garantir la qualité des données, un groupe de spécialistes vérifie ou « nettoie » les données extraites de la base de données de dédouanement. Certaines transactions sont exclues lorsque, par exemple, les descriptions de la marchandise ne sont pas assez précises, les prix variant sensiblement pour des marchandises correspondant à un même classement tarifaire en fonction de la marque, de la taille du conditionnement, de la qualité et du pays de fabrication. En outre, au cours d'une inspection physique des marchandises, celles-ci sont photographiées et les clichés sont stockés sous forme numérique, accompagnés des données relatives au prix du produit concerné, ce qui offre un moyen de comparaison supplémentaire.

La Douane équatorienne conçoit actuellement un projet destiné à améliorer la manière dont sont décrites les marchandises dans la déclaration en douane. Ce projet consiste à élaborer, pour certains produits, des catalogues que pourraient consulter des importateurs ou des exportateurs au moment de remplir leurs déclarations en douane.

Pour résoudre des problèmes similaires liés à l'impossibilité d'analyser ou de comparer certaines importations lorsque les renseignements relatifs à la description des marchandises ou aux unités de quantité, entre autres, sont présentés sous une forme non normalisée ou non uniforme, la Douane indienne a intégré à sa base de données en matière d'évaluation douanière un module de reconnaissance qui permet de résoudre certaines incohérences. Il permet d'identifier un article même s'il est décrit de différentes manières. Par exemple, « Stainless Steel » (acier inoxydable) peut apparaître sous la dénomination « Stain Less Steel », « stainlesssteel », « S S », « SS » ou encore « S.S. ». En l'absence d'une telle fonctionnalité, un ordinateur lira ces « entrées »

comme des articles différents et créera des groupes (clusters) différents constitués des mêmes marchandises. Ce module permet également de classer une même marchandise selon des caractéristiques spécifiques pouvant avoir une influence sur le prix - par exemple, la marque, le modèle, la qualité, la taille, la couleur. L'interface qui offre la possibilité d'interroger la base de données et de visualiser les résultats a également été modifiée pour la rendre plus conviviale. L'outil a, enfin, été doté d'un module de suivi des activités, permettant l'émission de rapports types, plus performant.

Module de gestion des risques

Une fois la base de données mise en place et les données saisies, l'administration doit concevoir une procédure aux fins de son utilisation. Certaines administrations ont choisi d'intégrer leur base de données en matière d'évaluation douanière à leur module de gestion des risques, comme le recommande l'OMD.

En Inde, la Direction générale chargée de l'évaluation (DGOV) s'est associée à l'équipe nationale responsable de mesurer les risques pour concevoir la stratégie à adopter en matière de valeur en douane, dans le cadre du développement d'un Système de gestion du risque à des fins de dédouanement du fret à l'importation et à l'exportation. La base de données en matière d'évaluation a été intégrée au Module de gestion des risques (RMM) grâce à une interface appelée « corridor d'évaluation » qui permet d'extraire certains éléments de la base de données, comme les informations détaillées concernant le type de marchandises importées, des indicateurs de respect des obligations fiscales et autres indicateurs clés aux fins de l'évaluation. Ces éléments viennent alimenter le RMM en tant qu'« exigences de conformité obligatoires ». Ce n'est que lorsqu'un partenaire ne se conforme pas à ces exigences que le système de traitement de la déclaration s'interrompt et que celle-ci est transmise à un agent pour examen. En outre, sur la base de renseignements/éléments plus spécifiques émanant de la base de données, certains envois sont également réorientés vers un agent.

Afin de mesurer la performance des outils utilisés par la DGOV, il a été décidé d'intégrer un module de compte-rendu dans le

système indien de gestion des risques. Le niveau de facilitation fourni a été choisi comme principal étalon de mesure de la performance des outils relatifs à l'évaluation. On a constaté à cet égard une augmentation du niveau de facilitation, la Douane indienne s'engageant d'ailleurs à faire encore mieux à l'avenir.

La Douane équatorienne évalue également la performance de sa base de données. Un retour d'information direct est assuré par les agents responsables de l'exécution des contrôles. Les informations recueillies sont alors analysées, et, le cas échéant, des ajustements sont apportés aux paramètres de risque.

Coopération internationale

C'est de manière tout à fait indépendante que la Douane indienne a développé tant sa base de données en matière d'évaluation douanière que son système de gestion des risques. Ayant accumulé une riche expérience en matière de conception, de maintenance et d'utilisation de ces outils, elle a ensuite pu aider d'autres pays à mettre en place leur propre système.

Le Kenya fait partie des pays à avoir bénéficié de ce savoir-faire. Cette coopération fructueuse a commencé en 2006 et a mené, en 2009, au déploiement d'une nouvelle base de données en matière d'évaluation, conformément aux principes de l'OMC, dans la mesure où celle-ci permet à l'Administration fiscale du Kenya (KRA) d'atténuer les effets négatifs induits par le système subjectif de prise de décisions en matière d'évaluation, qui est contraire aux principes de l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane.

Le système Simba 2005 (S2005), qu'utilisait à l'époque la Douane kenyane, ne pouvait prendre en charge ni la gestion d'une base de données efficace ni la gestion d'un corridor d'évaluation. Ayant appris que la Douane indienne disposait d'un tel système, l'administration du Kenya a contacté la DOV. Cette dernière a réagi positivement à cette initiative et des représentants de la KRA se sont rendus sur place afin de comprendre comment la base de données en matière d'évaluation avait été déployée en Inde. Divers sujets, dont l'infrastructure, l'utilisation, le renforcement des capacités, l'assistance technique, ainsi que d'autres domaines de coopération,

ont fait l'objet d'échanges de vues et ont ensuite donné lieu à un accord.

Dans un second temps, une équipe de la DOV s'est rendue au Kenya afin de procéder à une évaluation de la situation et à une analyse des besoins. Il s'en est suivi le développement d'une base de données adaptée aux besoins de la KRA. La base de données a été développée, téléchargée, testée, a fait l'objet d'un essai pilote et a été déployée à la fin de l'année 2008, après confirmation qu'elle répondait aux besoins de l'époque de la Douane.

Un Protocole d'accord (PDA), qui est toujours en vigueur aujourd'hui, a été signé entre la KRA et le *Centre for Development in Advanced Computing (C-DAC)* qui s'est chargé de la conception du système au nom de l'autorité douanière sous la supervision

de la DOV indienne. Comme le prévoit le PDA, les trois parties se consultent de temps en temps sur de possibles améliorations du système ou sur la définition de nouveaux objectifs pouvant faire l'objet d'un accord.

La base de données en matière d'évaluation a été intégrée dans le système Simba 2005. L'unité de contrôle a posteriori (PCA) utilise ces renseignements à des fins d'analyse de risque, dans le but d'améliorer le niveau de conformité volontaire et de recouvrement des recettes potentiellement perdues. La Douane indienne ayant joué le rôle de coordonnateur de projet, la méthodologie adoptée par la KRA est similaire à celle du système mis en place en Inde.

La KRA est en passe d'acquérir un système automatisé de gestion des risques qui sera

relié à la base de données en matière d'évaluation. En attendant, les profils de risque à des fins d'évaluation douanière sont définis par des fonctionnaires, notamment du département Valeur et Questions tarifaires ainsi que des unités responsables de la lutte contre la fraude et des contrôles a posteriori.

A la suite du déploiement de la base de données en matière d'évaluation, et à l'instar de ce qui s'est produit en Inde, le Kenya a vu les niveaux de conformité s'améliorer. L'Equateur a également renforcé l'efficacité de ses contrôles en matière d'évaluation en douane, tant au niveau du dédouanement qu'au niveau des contrôles a posteriori.

En savoir +
www.wcoomd.org

Centre for Customs & Excise Studies

Advance your career with a degree from the world's leading provider of training and education in the highly specialised area of customs, border management and international revenue administration.

BACHELOR DEGREES | POSTGRADUATE DEGREES | DOCTORATES | RESEARCH
 INTERNATIONAL PARTNERSHIPS | VOCATIONAL TRAINING
 STUDY ONLINE | STUDY ON-CAMPUS IN AUSTRALIA | COLOMBO CAMPUS OPENING IN 2016

We deliver courses in:

**Border Management | Customs Administration
 International Revenue Administration**

www.customscentre.com | customs@csu.edu.au

Charles Sturt University: The world's largest provider of university education in law enforcement, counter-terrorism, emergency management, customs and border security
www.csu.edu.au



Knowledge Beyond Borders



L'augmentation des taxes sur le tabac accroît les recettes et sauve des vies : examen du Rapport de l'OMS sur l'épidémie mondiale de tabagisme

Par Robert Ireland,

CHEF DE L'UNITÉ RECHERCHE ET COMMUNICATION DE L'OMD

LA TAXATION DES produits du tabac a de tout temps constitué un moyen très simple pour les gouvernements, par l'intermédiaire de leurs administrations fiscales et douanières, de percevoir des recettes. En 1776, Adam Smith écrivait déjà, dans son ouvrage « La Richesse des nations », que « le sucre, le rhum et le tabac sont des marchandises qui, n'étant nulle part objets de nécessité, sont néanmoins devenues d'une consommation presque universelle, et qui, par conséquent, sont extrêmement propres à être imposées ». L'administration des taxes sur le tabac se révèle relativement aisée et génère aujourd'hui un volume substantiel de recettes. En 2013, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) estimait qu'au niveau mondial 300 milliards de dollars des États-Unis étaient perçus par an au titre des recettes fiscales provenant de la taxe sur le tabac.

La santé publique est le deuxième grand bénéficiaire de la taxation des produits du tabac. En effet, selon un principe économique bien établi, des prix élevés réduisent la demande d'un produit, d'un service ou d'une activité. L'économiste Paul Samuelson explique ceci par le fait que, lorsqu'on augmente le prix d'un bien (alors que le prix de tous les autres biens reste constant), la demande de ce bien diminue.

Cet article se penche en détail sur la politique de relèvement des taxes sur le tabac et en particulier sur l'examen qui en est fait dans le Rapport de l'OMS sur l'épidémie mondiale de tabagisme paru en 2015.

Réduction des externalités et des externalités négatives

Certaines politiques publiques peuvent avoir pour effet d'augmenter le prix de ce qui est nuisible mais aussi de diminuer le prix de ce qui est bénéfique. Pour obtenir un tel résultat et réduire les externalités négatives (éléments nuisibles affectant des tiers) et externalités négatives (éléments

nuisibles affectant le système lui-même), les gouvernements peuvent notamment jouer sur les taux de taxation.

Il s'agit de la principale stratégie recommandée pour lutter contre le réchauffement climatique : l'augmentation du prix du carbone, via l'imposition d'une taxe sur le carbone ou la mise en place d'un système d'échange de quota d'émission,

permet de diminuer la pollution au carbone, tandis que baisser les taxes sur les voitures qui n'émettent pas de dioxyde de carbone permet de promouvoir les véhicules électriques.

Un autre excellent exemple de politique en matière de diminution des externalités et externalités négatives est la taxation du tabac : des prix plus élevés entraînent une



Des taxes sur le tabac plus élevées = moins de fumeurs, moins de morts et des communautés en meilleure santé.



JOURNÉE MONDIALE SANS TABAC, 31 MAI
www.who.int/world-no-tobacco-day/fr

réduction de la consommation de tabac et, dès lors, une diminution du nombre des maladies et décès prématurés liés au tabac. Les taxes ne constituent pas pour autant le seul facteur pouvant influencer sur le prix. Les prix de vente au détail fixés par l'industrie du tabac peuvent aussi jouer un rôle important à cet égard.

Outre l'argument politique, il existe également une base juridique internationale qui justifie le relèvement des taxes sur le tabac. L'article 6 de la Convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac (FCTC) stipule que « les Parties reconnaissent que les mesures financières et fiscales sont un moyen efficace et important de réduire la consommation de tabac pour diverses catégories de la population, en particulier les jeunes », et qu'elles devraient « adapter ou maintenir des mesures pouvant comprendre l'application de politiques fiscales et, le cas échéant, de politiques des prix concernant les produits du tabac afin de contribuer aux objectifs de santé visant à réduire la consommation de tabac ».

Grâce à l'adoption de taxes plus élevées sur les produits du tabac, les administrations douanières et fiscales contribuent donc au double objectif consistant à augmenter le recouvrement des recettes et à améliorer la santé publique.

Droits d'accise spécifiques

Il existe plusieurs types de taxes sur les produits du tabac, dont les droits d'accise (spécifiques ou ad valorem), les taxes sur la valeur ajoutée, les droits de douane à l'importation et les taxes générales sur les ventes. Les droits d'accise spécifiques sont évalués en fonction du volume ou du poids du produit. Les droits d'accise ad valorem sont calculés selon la valeur du produit.

Pour qu'une structure fiscale atteigne les objectifs des politiques publiques, il est essentiel qu'elle soit simple. C'est la raison pour laquelle les experts de la lutte contre le tabagisme préconisent que soient appliqués aux produits du tabac des droits d'accise spécifiques. Le rapport de l'OMS, reflétant les directives pour l'application de l'article 6 de la Convention-cadre de l'OMS, explique cela du fait qu'ils sont plus faciles à administrer que les droits d'accise ad valorem et permettent de mieux contrôler les écarts de prix.

Cette corrélation augmentation des prix/diminution de la consommation se constate de la même manière dans les pays riches et dans les pays pauvres. Toutefois, c'est surtout dans les pays à revenu faible et intermédiaire qu'il existe un fort potentiel d'évolution favorable étant donné que ces pays ont tendance à appliquer des taxes plus faibles sur le tabac et à présenter des taux de tabagisme plus élevés.

Selon le Dr. Jha Prabhat, expert de la lutte contre le tabagisme, « les droits d'accise spécifiques sont plus intéressants dans la mesure où ils permettent davantage que des taxes plus génériques d'appliquer aux produits du tabac des prix différents des prix appliqués aux autres produits. Le choix opéré par la plupart des pays à revenu faible de privilégier les taxes ad valorem ou assimilées crée d'importants écarts de prix et encourage les consommateurs à se tourner vers des produits moins chers. »

Toutefois, les droits d'accise spécifiques doivent être majorés régulièrement pour tenir compte de l'inflation. Le « Manuel technique 2010 de l'OMS sur l'administration des taxes prélevées sur le tabac » offre à cet égard une excellente analyse de l'application des droits d'accise en matière de lutte contre le tabagisme.

Augmentation des recettes

Même si cela semble être une évidence, il convient de souligner que le relèvement des taxes sur le tabac entraîne une augmentation du volume des recettes perçues. Deux exemples cités dans le rapport de l'OMS illustrent ce point. En Turquie, la taxe sur les produits du tabac est passée de 58 % à 65 % du prix de détail, le prix des cigarettes a plus que triplé et les recettes provenant des taxes sur les cigarettes ont

plus que doublé entre 2005 et 2011. En Afrique du Sud, de 1993 à 2009, toutes les taxes sur les cigarettes ont augmenté pour passer de 32 % à 52 % du prix de détail et le gouvernement a vu multipliées par neuf les recettes provenant des taxes sur le tabac.

Cette augmentation des recettes fiscales s'opère alors même que le nombre de fumeurs se met à diminuer. Une étude menée par la Banque mondiale révèle que « même des augmentations très substantielles des taxes sur les cigarettes entraînent simultanément une diminution de la consommation et un accroissement des recettes fiscales. Cela s'explique entre autres par le fait que, comme les consommateurs toxicomanes ne réagissent que lentement aux hausses de prix, la baisse de la demande n'est pas proportionnelle à l'augmentation des taxes. En outre, les anciens fumeurs consacreront une partie de l'argent ainsi économisé à la consommation d'autres biens qui, eux aussi, font l'objet d'une taxation. Historiquement, une majoration des taxes sur les produits du tabac, qu'elle qu'en ait été l'importance, n'a jamais entraîné de baisse des recettes fiscales générées par les ventes des cigarettes. »

Diminution de la consommation

Le rapport de l'OMS se réfère à de nombreuses études qui expliquent comment une majoration des taxes sur le tabac fait baisser la consommation de produits du tabac, et cite trois exemples : les États-Unis, le Brésil et la Turquie. Aux États-Unis, le prix des cigarettes a augmenté de près de 350 % entre 1990 et 2004, essentiellement en raison de l'augmentation des taxes. Au cours de la même période, le nombre de fumeurs adultes américains a chuté de 33 % et le nombre de cigarettes fumées a diminué de plus de 50 %. Le Brésil a connu un succès similaire : entre 1989 et 2010, le pays a enregistré une baisse d'environ 46 % du taux de tabagisme, principalement grâce à une majoration des taxes. Comme nous l'avons indiqué précédemment, la Turquie a engrangé un volume de recettes plus élevé, et, entre 2008 et 2012, a vu les ventes de tabac baisser de 12 % et la prévalence du tabagisme passer de 31,2 % à 27,1 %.

Un autre exemple est celui de l'Australie qui, en 2012, a adopté une législation relative aux paquets neutres et relevé de

25 % les taxes sur le tabac. Selon un rapport du ministère australien des Finances, on enregistrait dès 2013 une diminution de 11 % de la consommation des produits du tabac frappés de droits d'accise. David Crow, Directeur général de British American Tobacco Australie, déclarait lors d'une audition devant le gouvernement « qu'après une augmentation de 25 % des droits d'accise, les volumes ont baissé d'environ 10,2 % ».

Cette corrélation augmentation des prix/diminution de la consommation se constate de la même manière dans les pays riches et dans les pays pauvres. Toutefois, c'est surtout dans les pays à revenu faible et intermédiaire qu'il existe un fort potentiel d'évolution favorable étant donné que ces pays ont tendance à appliquer des taxes plus faibles sur le tabac et à présenter des taux de tabagisme plus élevés. Le rapport de l'OMS résume comme suit l'étude portant sur les effets d'une majoration des prix du tabac et la différence qui sépare, à cet égard, les pays à revenu élevé des pays à revenu faible et intermédiaire :

Type de pays	Augmentation du prix du tabac	Diminution de la consommation de tabac	Diminution moyenne de la consommation de tabac
Pays à revenu élevé	10 %	2,5 % à 5 %	4 %
Pays à revenu faible et intermédiaire	10 %	2 % à 8 %	5 %

On comprend mieux le phénomène de tabagisme si l'on prend en considération les termes d'initiation, de sevrage et d'intensité. Le relèvement des taxes sur le tabac peut avoir des effets positifs sur chacun de ces processus. Nombreuses sont les personnes qui commencent à fumer à l'adolescence. L'application de taxes plus élevées sur les produits du tabac dissuade certains jeunes, ces derniers étant généralement plus sensibles aux prix, notamment en raison d'un revenu disponible plus faible. La majoration des taxes peut également exercer un effet positif sur le sevrage (la personne arrête de fumer) et l'intensité (la personne réduit sa consommation

de cigarettes mais continue néanmoins à fumer). Toutefois, augmenter les taxes ne permet pas de vaincre le pouvoir addictif des cigarettes.

Commerce illicite

Des études évaluées par des pairs prouvent qu'une majoration des taxes sur les produits du tabac n'entraîne pas automatiquement une augmentation du commerce illicite de ces derniers. Toutefois, il existe une corrélation entre le commerce illicite des produits du tabac et une absence, totale ou partielle de gouvernance, conjuguée parfois à l'existence de pratiques de corruption. C'est la raison pour laquelle la présence d'administrations douanières efficaces, fiables et au-dessus de tout soupçon est essentielle pour garantir le recouvrement des recettes et promouvoir la santé publique.

Un exemple parmi d'autres est celui du Royaume-Uni. Alors que le prix nominal du paquet doublait pour passer de 3,74 livres sterling en 2000 à 7,23 livres sterling en 2013, la part du marché des cigarettes illicites chutait et passait de 21 % en 2001 à 9 % en 2013. Au cours de cette même période, le Royaume-Uni a enregistré une baisse significative de la consommation de cigarettes. Ce succès a été favorisé par l'adoption et le déploiement par les douanes britanniques d'une stratégie dynamique destinée à lutter contre le commerce illicite des produits du tabac.

L'Australie enregistre également une diminution du commerce illicite des produits du tabac, le pays s'employant aussi, avec des moyens comparables, à continuer à lutter contre le commerce illicite de tabac. Bien que les saisies ne constituent pas un baromètre parfait, il est révélateur que l'on ait constaté une diminution des saisies en termes de volume en tonnes des produits du tabac. Le Dr. Michelle Scollo, expert de la lutte antitabac, et trois coauteurs révèlent, dans un article scientifique de 2015, « que, concernant deux catégories de cigarettes susceptibles de faire l'objet de contrebande, il n'existe pas de preuve en Australie d'une augmentation de la consommation, ni de preuve non plus d'une augmentation des ventes informelles ou d'une consommation accrue de tabac illicite sans marque dénommé 'chop-chop'. »

Taux de taxation

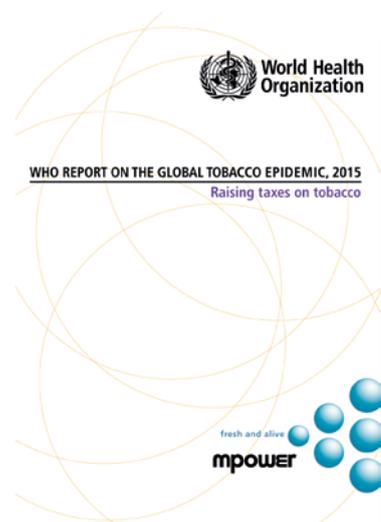
Quel devrait être le niveau d'imposition des produits du tabac ? Il s'agit là d'une question qui intéresse au plus haut point les décideurs politiques. Les experts de la lutte antitabac s'accordent sur le fait que les taxes sur le tabac devraient être relevées de manière rapide et substantielle afin d'atteindre les objectifs fixés au titre de la santé publique et du recouvrement des recettes fiscales. L'OMS recommande « que les droits d'accise constituent au moins 70 % du prix de détail des produits du tabac et, une fois ce seuil atteint, qu'ils continuent d'être majorés pour être supérieurs à l'inflation et à la croissance du revenu. » Selon le rapport de l'OMS, depuis 2014, 33 pays sont parvenus à augmenter les taxes sur le tabac pour qu'elles constituent 75 % du prix de détail.

Conclusion

Au fur et à mesure qu'un nombre croissant de pays décidera d'adhérer à la FCTC et de majorer les taxes sur les produits du tabac, les gouvernements percevront davantage de recettes et participeront à la diminution de la consommation de tabac. Parce qu'elles sont chargées du recouvrement des taxes sur les produits du tabac, les administrations fiscales et douanières contribuent ainsi de manière essentielle à la santé humaine et à la santé fiscale de leur pays.

En savoir +

www.who.int/tobacco/global_report/2015/en





jetStamp graphic 970

REINER – your specialist for custom stamps!

- Automatic number, date, time, barcode and logo
- Standard printer driver (GDI) – print data from MS Word or MS Excel

REINER – votre spécialiste des cachets pour la douane !

- Numéros, dates et heures automatiques, codes barre et logo
- Impression de données issues de MS Word, Excel etc...via une interface GDI »



REINER
www.reiner.de

La Conférence PICARD sous le signe de l'interdisciplinarité

Par Sylvie Degryse,

CHARGÉE DE COMMUNICATION À L'OMD

L'ÉDITION 2015 DE la Conférence PICARD de l'OMD, qui s'est déroulée à Bakou, Azerbaïdjan, du 8 au 10 septembre 2015, a donné lieu à d'intéressants débats interdisciplinaires autour des thèmes suivants : les chaînes de valeur globales (CVG), la taxation et la contrebande.

Suite à l'appel à communications lancé en amont de la conférence, l'OMD avait reçu plus de 65 contributions, un chiffre inégalé depuis la création de la conférence il y dix ans. Le Comité scientifique, chargé de sélectionner les travaux qui feraient l'objet d'une présentation lors de la Conférence, en a retenu quelque 25 émanant de professionnels de la douane et d'universitaires spécialisés dans des domaines comme l'anthropologie, la criminologie, l'économie, le droit et les sciences politiques.

Depuis 2006, le Partenariat avec les universités pour la recherche et le développement en matière douanière (PICARD) contribue activement à un échange de vues dynamique entre administrations douanières, universités et instituts de recherche sur des questions liées à la douane et au commerce international, dans le but d'alimenter de manière constructive les processus décisionnels.

Environ 240 personnes de plus de 50 pays différents, représentant des administrations douanières, des universités, des instituts de recherche et des organisations régionales et internationales ainsi que le secteur privé, ont assisté à la Conférence qui représente une occasion unique de nouer des contacts et d'échanger des idées sur des sujets très spécifiques.

Présidée par Robert Ireland, Chef de l'Unité Recherche et Communication de l'OMD, et organisée en coopération avec la Douane d'Azerbaïdjan, la Conférence PICARD a débuté par les discours du Secrétaire général de l'OMD, Kunio Mikuriya, du Président du Comité d'État

des douanes de l'Azerbaïdjan, Aydin Aliyev, du Premier ministre adjoint de l'Azerbaïdjan, Son Excellence Abid Sharifov ainsi que du Directeur adjoint du Service des douanes coréennes, Donh-Hyun Lee.

Le Secrétaire général a notamment rappelé que « Les fonctionnaires ont besoin d'informations de qualité et d'analyses fiables sur lesquelles s'appuyer pour prendre des décisions permettant de gérer les changements et de guider les organisations ».

Trois lauréats du Prix Nobel d'économie exerçant aux États-Unis ont, en outre, été invités à s'adresser aux participants tout au long de la Conférence sur des sujets variés : le Dr Eric Maskin, professeur à l'Université Harvard, le Dr Edward Prescott, professeur à l'Université de l'État de l'Arizona et le Dr Finn Kydland, professeur à l'Université de Californie, Santa Barbara.

Autre invité de marque, le Dr Mick Moore, économiste politique et directeur général de l'International Centre for Tax and Development au Royaume-Uni, a introduit les sujets qui allaient être traités lors de la Conférence. Il a tout d'abord comparé l'évolution des tarifs douaniers et celle des impôts sur les sociétés, en liaison avec les spécificités du contexte commercial international. Si ce dernier connaît une expansion massive depuis dix ans, en revanche l'évolution des impôts payés par les multinationales ne suit pas cette même tendance à la hausse.

Le soutien de plus en plus important au recours à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), aux mesures de facilitation des échanges et aux CVG par des organisations faisant autorité comme l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a eu des répercussions positives sur la croissance des échanges. Cependant, les recettes fiscales ont pâti de l'augmentation des pratiques d'évasion fiscale par les multinationales et de la multiplication des paradis fiscaux.



Le Professeur Moore a mis l'accent sur la possible manipulation des prix de transfert dans un tel contexte et sur la situation désavantageuse dans laquelle se trouvent les pays en voie de développement qui restent largement tributaires des impôts sur les sociétés tout en ayant des capacités organisationnelles faibles. Selon lui, la solution passe par une coopération accrue entre administrations douanières et fiscales pour recueillir les informations concernant les multinationales et comparer les données collectées.

Ont également pris la parole des représentants de revues publiant des articles sur les questions douanières et frontalières, telles que le *Global Trade and Customs Journal*, le *Journal of Borderland Studies* et le *World Customs Journal*, ainsi des représentants du Réseau international des universités douanières (INCU).

Enfin, pour porter un regard sur l'avenir, un Forum de la jeunesse a été organisé à la suite de la Conférence. Quelque 70 étudiants venant de différentes universités y ont discuté des problématiques soulevées par les orateurs, ainsi que des perspectives de carrière dans les domaines de la douane et du commerce international.

Thèmes principaux de la Conférence

Mesures d'incitation

INTERVENANTS : SIV REBEKKA RUNHOVDE, UNIVERSITÉ DE LA POLICE NORVÉGIENNE ; MINETTE LIBOM, DIRECTRICE GÉNÉRALE DE LA DOUANE CAMEROUNAISE ; M.R. RAJMOHAN, DOUANE DU SRI LANKA.

Les administrations douanières ont souvent recours à des mesures d'incitation pour encourager les douaniers dans leur travail quotidien. A partir d'exemples concrets, différentes méthodes utilisées par les administrations douanières du Cameroun, de Norvège et du Sri Lanka ont été présentées ainsi que leurs manquements.



L'exemple présenté par la Norvège portait sur les saisies de produits protégés par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction. Celles-ci sont en effet trop souvent fortuites, rarement inscrites comme prioritaires dans les systèmes de gestion des risques utilisés par la Douane, car souvent considérées comme moins valorisantes que des saisies dans d'autres domaines, comme, par exemple, les stupéfiants. Par conséquent, la contribution des douaniers dans ce domaine semble pouvoir dépendre directement de la méthode d'incitation en place, qui elle-même dépendra à son tour des stratégies et politiques internes de l'administration.

Chaînes de valeur globales

INTERVENANTS : ANTOINE VION, UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE (FRANCE) ; GAËLLE BALINEAU, AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (FRANCE) ; NICHOLAS HUMPHRIES, DOUANE AUSTRALIENNE ; DYLAN GERAETS, CENTRE FOR GLOBAL GOVERNANCE STUDIES (BELGIQUE).

La mondialisation de l'économie conduit de plus en plus à la fragmentation des processus de production et à la circulation de produits intermédiaires. Les chaînes de valeur globales (CVG) présentent donc un intérêt majeur pour les professionnels de la douane aux frontières. Durant cette session, il a été expliqué comment les exigences normatives en matière de développement durable pour certains produits de consommation pouvaient avoir des incidences sur les CVG.

Les CVG et leurs conséquences directes pour la Douane ont également été examinées, avec des données faisant apparaître l'existence de corrélations entre celles-ci et le niveau de facilitation des échanges, ou encore avec la perception des recettes.

Très intéressantes aussi furent les propositions exprimées sur la manière dont un pays, au travers d'une révision de sa stratégie gouvernementale et ses politiques

économiques, pourrait accroître sa participation aux CVG. Compte tenu de la nature des CVG, une approche multidimensionnelle s'avère nécessaire, ce qui implique non seulement des réformes pour soutenir la facilitation des échanges par l'élimination des barrières douanières et non douanières, mais également la mise en place de politiques favorisant l'acquisition de compétences, le recours à l'innovation et le développement des infrastructures.

Enfin, les CVG ont été examinées aussi sous l'angle des règles d'origine. Les CVG ayant radicalement transformé l'environnement commercial international, et les entreprises renonçant parfois à l'application d'un traitement tarifaire préférentiel suite à la complexité des règles d'origine, une approche de l'origine davantage basée sur la notion de valeur ajoutée serait mieux à même de répondre aux réalités économiques actuelles.

Innovation

INTERVENANTS : IGBAL BABAYEV, COMITÉ D'ÉTAT DES DOUANES DE L'AZERBAÏDJAN ; VALERIYA ERMAKOVA, INSTITUT DE DROIT LÉGISLATIF ET COMPARÉ (RUSSIE) ; MIN WANG, ÉCOLE SUPÉRIEURE DES DOUANES DE SHANGHAI (CHINE).

Le commerce international évolue sans cesse et la Douane doit innover pour s'adapter aux dernières tendances. Ce sujet a été abordé d'un point de vue systémique, stratégique et sectoriel.

Dans un premier temps, les composantes nécessaires à la réussite d'un projet ont été passées en revue. Cet exercice a révélé qu'outre le simple fait de concevoir de nouvelles idées, il était crucial de bien comprendre les risques inhérents et de connaître les exigences en matière de capacité de gestion et les compétences du personnel dont on dispose.

Dans un second temps, ont été présentés certains systèmes informatiques en cours de développement visant à garantir un

A partir d'exemples concrets, différentes méthodes d'incitation utilisées par les Administrations douanières du Cameroun, de Norvège et du Sri Lanka ont été présentées ainsi que leurs manquements.

échange d'informations international entre administrations douanières dans un contexte d'intégration économique régionale.

Enfin, la situation du commerce transfrontalier de produits électroniques a été abordée, et l'urgence d'unifier les règles régissant ce secteur dans un environnement commercial mondialisé a été mise en avant, l'objectif étant d'assurer une plus grande prévisibilité aux opérateurs commerciaux de ce secteur industriel stratégique.

Questions fiscales et tarifaires

INTERVENANTS : THEO COLESKY, SERVICE DES RECETTES FISCALES D'AFRIQUE DU SUD (SARS) ; JUHA HINTSA, CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION (SUISSE) ; ROBERT LUESSI, DOUANE SUISSE.

La Douane s'occupe quotidiennement de classement tarifaire, activité à caractère très technique et indispensable au recouvrement des recettes. La première présentation a porté sur les dispositions et les pratiques relatives au règlement de litiges portant sur des questions de classement tarifaire, en comparant les systèmes en place en Afrique du Sud à ceux de l'Australie et du Canada. La nature extrêmement technique de ces questions exige soit la création d'un tribunal indépendant et spécialisé, soit l'élargissement des compétences des tribunaux fiscaux existants pour garantir l'exactitude du classement tarifaire. Cela contribuerait du même coup à faciliter les échanges en permettant de réduire les coûts et les délais de traitement des litiges tout en assurant une plus grande transparence.

La deuxième présentation a fait part des résultats d'une enquête sur les avantages qu'apporterait le développement d'une base de données mondiale comparant les systèmes de perception des recettes douanières. Les administrations douanières pourraient ainsi partager des informations sur les flux des recettes fiscales et les coûts liés à la perception des taxes.

Enfin, puisque la Douane assure le recouvrement des recettes et agit dans des domaines qui impliquent d'autres services gouvernementaux, comme l'économie, la sécurité, l'immigration, la santé et l'environnement, la dernière intervention



de cette session a porté sur les avantages qu'apporterait une base de données partagée entre différents services. Une telle coopération conduirait notamment à une réduction des coûts informatiques, à une plus grande transparence et à une certitude juridique accrue.

Fraude et données

INTERVENANTS : CRISTINA MITARITONNA, CEPII (FRANCE) ; CYRIL CHALENDARD, CERDI (FRANCE) ; LOFTI AYADI, CHERCHEUR (TUNISIE) ; RONG HU, ÉCOLE SUPÉRIEURE DES DOUANES DE SHANGHAI (CHINE) ; SHINTARO HAMANAKA, BANQUE ASIATIQUE DE DÉVELOPPEMENT.

La circulation des marchandises génère l'échange d'un volume élevé de données, source possible d'incidents réclamant une gestion plus stricte aux frontières. Cette session a abordé la problématique de l'évasion fiscale en termes de droits de douane, question qui ne peut être traitée que par une série de réformes. L'impact positif des solutions automatisées de traitement des données douanières, de même que, dans certains cas, des inspections avant embarquement, a été évoqué dans le détail.

Sur base d'exemples pris de la Tunisie, certains types de fraude, liés à la manière dont certains entrepôts douaniers et zones de dédouanement sont gérés, ont été présentés, ainsi que les solutions possibles au titre desquelles figure la mise en place d'un système efficace de gestion des risques.

Pour répondre aux problèmes générés par le développement du commerce électronique, un des présentateurs a expliqué que la Douane chinoise a adopté une nouvelle approche pour lutter contre la contrebande. Elle a ainsi recours à des entreprises qui sont à même de répondre aux besoins

des opérateurs commerciaux et aux exigences des gouvernements.

Enfin, de manière plus générale, il a été démontré que la disponibilité de statistiques commerciales de qualité dans un pays peut être considérée comme un bon indicateur de bonne gouvernance commerciale.

Protection des biens culturels

INTERVENANTS : TOMASZ NOWAK, DOUANE POLONAISE, ET CEZARY SOWIŃSKI, DHL EXPRESS ; ESTHER PORTELA VÁZQUEZ, CHERCHEUR (ESPAGNE).

Les zones de conflit semblent propices au trafic de biens culturels. Il est donc urgent de mettre en place des stratégies de lutte contre la contrebande pour protéger l'héritage culturel dans ces régions. Les exposés réalisés sur ce sujet ont présenté les méthodes possibles pour mieux cerner cette forme de trafic géré par des organisations criminelles, essentiellement dans les pays en situation de conflit. La question de comment protéger au mieux les biens culturels dans le cadre de la politique sécuritaire de l'Union européenne (UE) a aussi été abordée. Les niveaux de protection seront bien sûr ajustés en fonction des modalités du trafic et de la situation du pays.

L'analyse des données provenant des saisies réalisées par le Service de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière des États-Unis dans ce domaine a révélé de nombreuses failles dans les méthodes utilisées actuellement pour rendre compte des saisies effectuées, entravant ainsi notre connaissance précise de ce trafic. L'utilisation d'un logiciel normalisé pourrait aider à remédier à cette situation.

Gestion des risques

INTERVENANTS : YULIA MAZANIK, COMITÉ D'ÉTAT DES DOUANES DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS ; OLEG KOMAROV, SERVICE FISCAL D'ÉTAT DE L'UKRAÏNE.

La gestion des risques est un outil douanier essentiel pour contrôler les marchandises aux frontières. Deux exemples pertinents ont été présentés pendant cette session : premièrement, les systèmes automatisés de gestion des risques de la Douane du Belarus, qui aident les douaniers à contrôler la valeur et à calculer les taxes et droits de douane à percevoir ; ensuite, les avantages tirés par l'Ukraine de l'utilisation de systèmes automatisés dans le domaine de la lutte contre la fraude.

Commerce informel

INTERVENANTS : SAMI BENSASSI, BIRMINGHAM BUSINESS SCHOOL (ROYAUME-UNI) ; VANESSA VAN DEN BOOGARD, UNIVERSITÉ DE TORONTO

(CANADA) ; CYRIL ROUSSEL, INSTITUT FRANÇAIS DU PROCHE-ORIENT (FRANCE).

Dans une optique de recouvrement des recettes fiscales, la Douane a tout intérêt à se pencher sur l'existence potentielle du commerce informel présent dans une région. Cette dernière session a présenté en détail les types de commerce informel pratiqués aux frontières entre l'Algérie et le nord du Mali, entre l'Iran, l'Irak et la Turquie, et au Sierra Leone, ainsi que les répercussions de ce commerce sur les économies locales de ces pays. Il a été conclu qu'il est important de tenir compte des caractéristiques spécifiques du commerce informel transfrontalier au moment d'envisager des réformes douanières et fiscales.

Conclusion

La Conférence PICARD 2015 a réussi à faire valoir les avantages de l'adoption d'une démarche interdisciplinaire pour mieux comprendre le commerce

international, les frontières et les questions douanières.

Christine Msemburi, Directrice du Bureau régional de renforcement des capacités de l'OMD pour la région Afrique orientale et australe, a clôturé la deuxième journée en appelant à davantage de recherche pour s'assurer d'exprimer correctement et de bien faire comprendre les réalités douanières et frontalières. « Racontons nos histoires », a-t-elle suggéré.

Dans son discours de clôture, Robert Ireland a remercié chaleureusement les participants et a conclu, paraphrasant l'écrivain David Simon, que « la Conférence PICARD pose les fondements d'une bâtisse ici et toutes les briques comptent ».

En savoir +

<http://www.wcoomd.org/en/topics/research.aspx>

11^{ème} Conférence annuelle PICARD de l'OMD

Manille, Philippines
27-29 septembre 2016

APPEL À COMMUNICATIONS

- L'OMD a publié un appel à Communications dans le cadre de la Conférence PICARD 2016.
- Vous êtes invités à soumettre les résultats de vos recherches pour présentation à cet événement prestigieux de l'OMD.
- Les communications pourront porter sur tout sujet se rapportant à la douane, ou plus globalement sur la réglementation, la dynamique et les pratiques du commerce international.
- Il est proposé aux auteurs qui auraient besoin d'orientations d'écrire autour des thèmes suivants : douane numérique, sécurité, fiscalité et commerce illicite.
- Les travaux et propositions relatives à l'organisation de panels devront être envoyés avant **le 15 juin 2016**.

Plus d'informations : www.wcoomd.org/fr/events/upcoming-events/wco-picard-conference-2016.aspx
picard2016@wcoomd.org





Tour d'horizon du Forum sur la technologie et l'innovation

Par Laure Tempier,

SERVICE COMMUNICATION, ORGANISATION
MONDIALE DES DOUANES

DU 26 AU 29 octobre 2015, et pour la cinquième fois consécutive, l'OMD organisait son Forum sur la technologie et l'innovation (TI). Cette plateforme permet à des experts et décideurs de différents services frontaliers ainsi qu'aux entreprises de technologie, aux universitaires et représentants d'organisations internationales, d'échanger leurs idées sur la gestion des frontières, la lutte contre la fraude et l'aide que la technologie peut apporter en la matière.

Quelles innovations vont façonner l'avenir ? À cette question, nombre de participants ont répondu que l'avenir, c'est la fusion, c'est-à-dire la combinaison des technologies et la capacité des systèmes à interagir : il s'agirait par exemple, de relier la déclaration préalable électronique à un dispositif de repérage par GPS pour vérifier le déplacement des marchandises en transit, ou encore de pouvoir croiser les données biométriques et biographiques des passagers pour améliorer les contrôles aux aéroports.

D'autres participants ont, quant à eux, mis en exergue l'impact de « l'Internet des objets », ce réseau d'objets physiques dotés de dispositifs électroniques, de logiciels, de capteurs et d'une connectivité réseau, grâce auxquels ils peuvent recueillir et échanger

des données. Pour d'autres encore, les nouvelles possibilités analytiques générées par les mégadonnées changent la donne et l'automatisation se révèle un outil stratégique fondamental, automatisation par exemple des contrôles frontaliers des voyageurs connus ou encore de la détection d'objets et de marchandises sur l'image radiographique d'une cargaison.

Le présent article traite de certaines avancées technologiques débattues et présentées lors du Forum mais se penche tout d'abord sur la vision et une partie des projets mis sur pied par l'Administration des douanes des Pays-Bas, qui s'est associée à l'OMD pour organiser cet événement autour du thème « Repousser les limites, élargir les horizons ».

Un pays idéal pour la distribution

« Nous sommes réunis ici aujourd'hui en vue de partager nos connaissances mutuelles sur la manière de parvenir à un équilibre entre contrôle et facilitation » a déclaré d'emblée Mme Aly van Berckel-Van de Langemheen, Directrice générale de l'Administration des douanes des Pays-Bas, lors de son allocution d'ouverture.

La tâche de la Douane néerlandaise en la matière est colossale. En effet, le pays joue un rôle essentiel dans les échanges et la logistique sur le continent européen, si bien que l'expression « pays idéal pour la

distribution » est couramment utilisée pour le désigner. Plus d'un quart de l'ensemble des marchandises destinées aux États membres de l'Union européenne (UE) passe d'abord par son territoire. Cette situation demande des efforts considérables de la part de l'Administration douanière des Pays-Bas, qui a réagi en se fixant un objectif à long terme : travailler sur la base d'un concept de lutte contre la fraude novateur et stratifié qui bénéficiera tant aux douanes qu'aux entreprises. En l'essence, il s'agira de permettre un contrôle approprié de chaque acteur du marché, allant de l'entreprise de confiance à l'entrepreneur inconnu.

Au cours de son exposé (remarquable, de l'avis de tous les participants), la Douane néerlandaise a présenté sa vision et sa devise « repousser les limites » : une vision selon laquelle les administrations sont en mesure de vérifier, pour tous les modes de transport utilisés à l'entrée ou à la sortie du territoire douanier de l'UE, si les rapports et les déclarations requis ont été soumis, leur permettant ainsi d'obtenir une vue d'ensemble éclairée de chaque conteneur et palette entrant ou sortant du territoire. La réalisation de cette vision exige une analyse efficace des données issues des déclarations et d'autres sources. Elle repose également sur l'utilisation de technologies d'inspection, de détection et de l'information ultramodernes. La notion de coopération est ici déterminante. En effet, d'autres possèdent

parfois des ressources techniques et des informations de meilleure qualité ou encore un niveau d'expertise plus élevé. Toute mission de surveillance requiert donc, non seulement de travailler en étroite collaboration avec d'autres agences de lutte contre la fraude qui se chargent également de la gestion des frontières, mais aussi avec les opérateurs commerciaux et le secteur privé, ainsi qu'avec la communauté scientifique.

Mettant l'accent sur cette nécessaire coopération, Eric Wiebes, secrétaire d'État aux Finances néerlandais, a expliqué au cours de la séance inaugurale du Forum : « Nous, les Néerlandais, nous avons la réputation d'être organisés et de nous tenir constamment informés. On est très bavards. On dit souvent lorsque vingt personnes se retrouvent sur une île déserte, il leur faut moins d'une semaine pour se manger entre elles. Pas ici : mettez vingt Néerlandais sur une île déserte et en moins d'une semaine, ils auront formé un conseil et élaboré un plan d'avenir. » Un représentant d'une entreprise de technologie a, lui, fait remarquer que « les Néerlandais ont créé un centre d'excellence pour la validation des technologies avant achat. Ils parviennent à se maintenir à l'avant-garde sur le plan de la technologie parce qu'ils travaillent en étroite collaboration avec les fournisseurs. Aussi, les appareils et les machines qu'ils achètent répondent à leurs besoins. »

SmartGate : la technologie s'intègre aux flux logistiques

L'utilisation d'une technologie de pointe, adaptée au contexte et aux besoins, est importante, certes, mais la manière dont celle-ci s'intègre aux flux logistiques afin d'éviter que les contrôles n'entravent les échanges commerciaux l'est tout autant. Aux Pays-Bas, d'ailleurs, un accord de collaboration a déjà donné lieu à des initiatives novatrices : par exemple, le « Schiphol SmartGate Cargo », un projet de partenariat public-privé mis en place à l'aéroport de Schiphol qui permet d'effectuer des contrôles sur le modèle d'un « poste-frontière intégré ». Alors que, par le passé, les inspections avaient lieu à des intervalles de temps différents, elles sont maintenant combinées et menées lors de « périodes plus calmes » dans la chaîne logistique. Dans les mois à venir, les inspections seront également réalisées dans un emplacement unique : le *Joint Inspection Centre* (JIC, Centre conjoint d'inspection).

En outre, des projets pilotes de système de scanographie à distance sont actuellement menés par un certain nombre d'entreprises de logistique situées à l'aéroport de Schiphol, dont les locaux sont pourvus d'un accès direct à l'aire de trafic et qui possèdent leurs propres scanners. Les fonctionnaires du JIC envoient une demande de scannage à l'entreprise qui détient le fret à contrôler. L'entreprise vérifie, ensuite, les envois sélectionnés en utilisant son propre équipement à rayons X. Le personnel du centre reçoit ces images à distance, en temps réel, les analyse et décide alors s'il faut envoyer ou non une équipe dans les locaux de l'entreprise. Ces images sont accompagnées de fichiers audio et de photographies, ainsi que du numéro de référence de mouvement assigné à la cargaison, numéro unique attribué automatiquement par le bureau de douane d'exportation qui accepte la déclaration à l'exportation dans l'UE.

Les douaniers disposent également de scanners mobiles pour inspecter les envois, ainsi que de scanners manipulés par des opérateurs. De plus, les avions peuvent être soumis à un balayage à l'aide d'un scanner à rétrodiffusion de rayons X : contrairement à un appareil de radiographie traditionnel, dont le fonctionnement repose sur la transmission de rayons X à travers l'objet, ce type de scanner détecte la radiation réfléchie par l'objet et en reproduit l'image.

L'installation de portiques de détection de la radioactivité sur les routes desservant les bâtiments aéroportuaires sécurisés de Schiphol fait également partie du programme. Sous peu, les autorités douanières seront à même de mesurer de façon globale et entièrement automatisée la présence de matières radioactives dans tout fret sortant.

Par ailleurs, un site comparable au JIC de l'aéroport de Schiphol sera ouvert prochainement au port de Rotterdam : le *State Inspection Terminal* (Terminal d'inspection de l'État). Les installations seront en grande partie semblables à celles de l'aéroport, si ce n'est qu'elles comprendront en plus un entrepôt séparé pour le contrôle des substances dangereuses.

Technologies d'inspection

Pour ce qui est des technologies d'inspection, trois tendances principales se sont dessinées lors du Forum : le contrôle centralisé

et à distance, les technologies combinées ou hybrides, et l'automatisation de la détection.

Contrôle centralisé et à distance

L'Administration douanière néerlandaise utilise d'ores et déjà pour ses opérations de scanographie une innovation présentée lors du Forum : le scannage entièrement automatisé et l'intégration des résultats des opérations de scannage dans une seule et même interface.

Les Administrations disposent habituellement d'un parc d'équipements de scanographie dont chaque machine nécessite une formation spécifique à son utilisation et un poste de travail particulier. Les technologies d'inspection non-intrusive (INI) sont utilisées de manière autonome : toutes les informations recueillies pendant le scannage sont uniquement disponibles au point de contrôle et ne sont utilisées qu'une fois, c'est-à-dire lors du contrôle. Elles ne sont donc pas centralisées, ce qui engendre la création d'« îlots d'informations » ; elles ne peuvent, par ailleurs, être consultées que sur le site même de la scanographie.

L'intégration et la centralisation des images radioscopiques obtenues lors des scannages peuvent résoudre cet écueil. Certaines administrations ont mis au point, conjointement avec des fournisseurs de technologie, des plateformes prenant en charge les formats de plusieurs marques et modèles d'équipements de contrôle par balayage, ce qui permet de pallier l'absence de norme internationale sur le marché définissant un format universel pour les images et les données issues des scanners. Une seule interface permet de visualiser toutes les images produites par les machines sur un même écran et d'utiliser le même outil d'analyse, éliminant le besoin de suivre une formation différente pour chaque type d'équipement à rayons X.

Certains fournisseurs ont intégré ces nouveautés dans le système informatique de leurs clients, leur permettant ainsi de rendre accessibles toutes les données ou informations disponibles dans leur système, afin de les comparer avec les images. De telles innovations offrent également la possibilité de partager les données issues des équipements avec d'autres collaborateurs au sein de l'administration, comme avec d'autres services nationaux ou des administrations étrangères. Un tel système s'avère fort utile,

par exemple, pour le commerce de transit : le scannage des marchandises à l'entrée et à la sortie permet une comparaison des images afin de détecter toute modification du chargement. Toutefois, l'échange d'images entre pays pourrait donner lieu à des problèmes de compatibilité, exigeant notamment de convertir les images dans un autre format ou encore de passer par un processus de normalisation.

Technologies combinées ou hybrides

Une autre tendance tient au fait que les dispositifs d'inspection combinent à présent plusieurs technologies. Par exemple, un système à rayons X d'inspection du fret peut être doté d'une fonctionnalité de contrôle des radiations qui permet de mener les deux types de contrôles simultanément sans que l'un n'interfère sur l'autre. Les résultats du contrôle des radiations apparaissent alors sur le même écran que la radiographie et l'opérateur peut procéder à une évaluation de l'objet qui aurait pu provoquer un pic de radiation.

La nouvelle génération de technologies INI combine également les techniques utilisant des rayons X capables de détecter la forme et la composition chimique des objets, et des techniques complémentaires plus sensibles à certaines substances (notamment des matières organiques telles que les explosifs, les stupéfiants ou encore, les armes en matière plastique). Ces innovations ont pour but d'améliorer la différenciation des matières et de résoudre les problèmes liés à la superposition des objets sur l'image.

Automatisation de la détection

Les fournisseurs de technologies de scannographie travaillent en outre sur des algorithmes qui permettront aux machines de reconnaître les objets. Les outils de détection automatique sont plus connus sous leur acronyme d'ATR, soit *Automatic Threat Recognition* ou *Assisted Target Recognition*. Les technologies d'ATR sont fondées sur l'apprentissage automatique, c'est-à-dire la mise au point d'algorithmes qui s'enrichissent automatiquement de l'expérience accumulée. Les fournisseurs de technologie de scannage travaillent sur la reconnaissance d'images, à savoir le développement d'un algorithme qui détectera un schéma spécifique dans toute sorte de radiographies. Ce n'est pas chose facile, étant donné que les fournisseurs doivent collaborer

avec leurs clients et disposer d'une banque d'images substantielle.

La constitution d'une telle base de données de référence d'images par rayons X est au cœur d'un projet de recherche de l'Union européenne appelé « ACXIS », soit *Automated Comparison of X-ray Images for Cargo Scanning* (comparaison automatisée d'imagerie par rayons X pour le contrôle du fret). Ce projet rassemble des représentants du secteur privé et des instances publiques. La détection du système ACXIS repose sur la correspondance entre l'image active issue du scannage et l'image de référence du fret passé aux rayons X. En d'autres termes, le système procède à une comparaison entre l'image de référence de la bibliothèque, ou encore une image du véhicule enregistrée préalablement, et l'image analysée.

Une telle technologie permet de repérer des objets particuliers (tels que des armes à feu) et des anomalies dans le chargement, et de révéler la présence de « conteneurs ISO non vides ». Elle permet ainsi de détecter la contrebande et les biens illégaux oubliés ou délibérément laissés dans un conteneur, ou des différences dans la charge utile. Les fabricants travaillent également sur la détection automatique de la nature des biens à l'aide d'une combinaison de technologies d'imagerie spécifiques qui permettra au douanier de distinguer les marchandises en fonction de leur composition matérielle et de leur densité. Le système colorera l'image selon le code SH de la marchandise.

« Nous pensons que les services douaniers n'utilisent pas leur équipement de manière optimale en ne scannant le fret que quand un risque a été identifié. Avec la bonne machine au bon endroit, il est à présent possible de balayer tout le fret sans ralentir le flux des marchandises et de renforcer la capacité des douaniers à détecter les menaces », a expliqué le représentant d'un fabricant lors du Forum.

Technologie de détection

Quant à la demande pour des techniques mobiles de détection et d'identification des produits, elle est plus élevée que jamais. Il existe beaucoup de dispositifs d'analyse portatifs sur le marché de l'identification de produits chimiques, de métaux et d'alliages. Les exposants du Forum ont donné l'occasion aux participants de les voir à l'œuvre et de constater leur facilité d'utilisation. Les

questions liées aux fonctionnalités de ces appareils, telles que celle de la conservation de l'intégrité de la preuve, ou celle de la capacité à ajouter de nouvelles substances dans la bibliothèque de données de l'appareil, ont été abordées.

Ces technologies sont aussi synonymes, pour la douane, de mobilité, et sont d'autant plus attrayantes et nécessaires que les délais associés aux méthodes d'analyse en laboratoire sont longs et leurs coûts élevés. Grâce aux équipements mobiles d'identification, la détection d'une substance peut être effectuée en première ligne. « À l'avenir, dans la plupart des cas, il ne sera pas nécessaire d'envoyer des échantillons à un laboratoire des douanes et d'attendre le résultat de l'analyse. La technologie nous permet de tout analyser directement à la frontière », a fait remarquer un représentant des douanes.

Suivi et repérage

De plus en plus d'objets sont équipés de composants électroniques, de logiciels, de capteurs et d'une connectivité réseau permettant de recueillir et d'échanger des données et d'offrir ainsi de nouvelles possibilités en termes de surveillance et de suivi. Des scellés électroniques sont notamment aujourd'hui capables d'envoyer en temps réel des informations sur la localisation de l'envoi, l'état du chargement (température, taux d'humidité, état du scellé, etc.), ainsi que de programmer une alarme en cas d'événements précis (par exemple, si les marchandises n'ont pas été déplacées dans un délai précis, si une déviation par rapport à l'itinéraire prévu se produit ou encore si le scellé est arraché du conteneur, rendant ainsi le suivi et le repérage impossibles). Les scellés peuvent être reprogrammés en cours de route et placés à l'intérieur du conteneur, rendant leur accès difficile.

Une nouvelle technologie de surveillance du déplacement des navires en mer a également été présentée lors du Forum. Cette nouvelle solution prélève les données auto-déclarées des navires sur le système d'identification automatique (SIA – lequel détecte la localisation du navire, sa taille, ses coordonnées et son identité), et consulte, en complément, diverses sources de données maritimes, dont des informations publiques et issues de sources ouvertes. Tout observateur peut alors identifier les anomalies ou les comportements particuliers, comme des navires empruntant des itinéraires inhabituels,

ayant désactivé leur balise, entrant dans un territoire spécifique, etc.

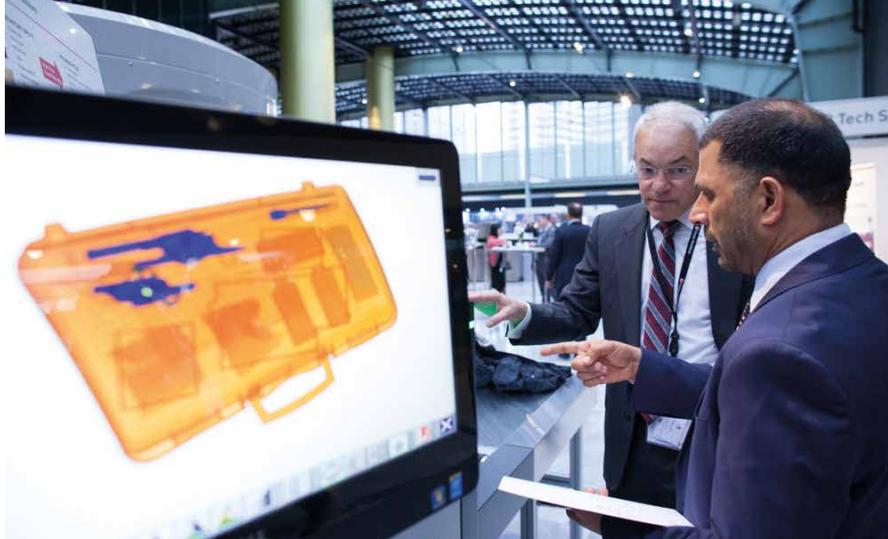
Les douanes vouées à travailler avec les 'big data'

Le secteur privé continue de mettre au point des techniques de recueil et d'affichage des données. De plus, « l'Internet des objets » crée toujours plus de données. Les services douaniers disposent ainsi, ou disposeront à l'avenir, d'une masse critique de données. Toutefois, le simple fait d'en disposer n'a aucune utilité. Ces données n'ont de valeur que si elles sont utilisées, et c'est à cet égard que les administrations des douanes doivent accroître leur capacité analytique. Or, rendre ces données utiles n'est pas chose aisée...

« Le concept de big data est en général mal compris », a souligné l'un des membres de la table ronde portant sur le potentiel qu'offrent les technologies de gestion des données en matière de gestion du risque. « Il s'agit d'une technologie importante mais sa signification et son utilité sont encore floues. Qu'essayez-vous de résoudre ? De quel type de données avez-vous besoin ? Ces données sont-elles vraiment gigantesques ? Présentent-elles réellement un intérêt pour vous ? »

Les progrès en matière de capacité analytique permettent aux douanes de déceler des patrons de non-conformité inconnus auparavant. « Il faut faire table rase de toutes les idées préconçues », a fait remarquer un intervenant, avant d'ajouter que certains résultats de contrôles sont contre-intuitifs et montrent qu'il ne faut pas toujours se fier à son instinct. Il ne s'agit pas, cependant, d'affirmer que les prévisions des algorithmes sont plus justes que celles formulées par les êtres humains mais bien que l'association des deux permettra d'aboutir aux meilleurs résultats.

« Nous considérons les mégadonnées comme un outil dans la création d'un système capable de détecter les activités illégales », a affirmé un représentant d'un service gouvernemental. « Il faut commencer par choisir les données sur lesquelles on va se concentrer, procéder à des références croisées et, enfin, perfectionner le système pour affiner les recherches et arriver à des résultats probants. » Ces résultats doivent de toute façon être analysés par des experts : « la pierre angulaire dans ce processus



consiste à combiner outils de traitement et d'analyse de l'information, expérience et connaissances des agents sur des sujets généraux et expertise de certains collaborateurs dans des domaines spécialisés, notamment des enquêteurs, des ingénieurs, des opérateurs du secteur privé mais aussi des partenaires douaniers étrangers. »

Selon les spécialistes présents au Forum, l'analyse des données peut changer la donne. Or, la plupart des services des douanes et des forces aux frontières restent à la traîne. Alors, par où commencer l'exploitation des mégadonnées ? Les intervenants se sont accordés sur un point : le leadership est essentiel. En effet, l'amélioration des capacités analytiques peut métamorphoser une organisation. Une fois que ses décideurs ont bien compris les enjeux et le travail à accomplir, il leur est possible de commencer à mettre en place une équipe à cet effet. Il est primordial d'obtenir des résultats le plus tôt possible et de savoir ce que l'on veut exactement. « Les programmes basés sur l'analytique doivent commencer petit pour voir grand et doivent pouvoir être utilisés facilement dans toute une organisation. »

Conclusion

Les participants ont également débattu sur des questions ayant trait à la vulnérabilité et à la sécurité des technologies et sur la nécessité d'engager un dialogue entre les agents chargés de la lutte contre la fraude et les fournisseurs de technologie, dans le respect des règles régissant les marchés publics au sein des administrations douanières.

Le thème des ressources humaines a également été mis en avant. Il est clair que le déploiement de nouvelles technologies influera sur la politique de ressources humaines puisque les Douanes se verront dans la nécessité de former leur personnel. Elles devront également attirer et retenir les nouveaux talents. Selon un représentant des douanes, « il est crucial de savoir où nous

allons et de quel type de professionnels nous avons besoin. Ce n'est qu'ainsi que nous pourrions nous préparer afin de commencer notre travail pour convaincre les décideurs, investir et former. »

« J'aimerais partager avec vous une superbe citation de Lewis Carroll, tirée d'Alice aux Pays des merveilles, où la Reine Rouge dit à Alice : ici, vois-tu, il faut courir autant qu'on le peut pour rester au même endroit. Quand on veut aller ailleurs, il faut courir deux fois plus vite que ça ! Eh bien, peut-être que nous, nous n'aurons pas à courir deux fois plus vite. Il nous suffira peut-être de recourir à la technologie », a déclaré l'un des intervenants.

« L'innovation est nécessaire si vous souhaitez rester au même endroit. Par contre, si vous voulez avancer, il vous faudra une technologie révolutionnaire » a ajouté le même intervenant, rappelant aux participants les deux catégories dans lesquelles sont habituellement classées les nouvelles technologies : la technologie dite de perfectionnement, qui repose sur les améliorations progressives d'une technologie existante et la 'technologie révolutionnaire', qui se définit comme une technologie qui en supprime une autre bien établie et bouleverse ainsi le secteur, ou comme tout produit novateur qui crée une toute nouvelle industrie.

Il est primordial que les administrations des douanes comprennent quelles technologies leur seront importantes afin de se préparer en conséquence. L'OMD se réjouit à la perspective de vous retrouver lors de la Conférence et Exposition de l'OMD sur la technologie de l'information qui se tiendra en juin 2016, ou lors du prochain Forum TI en 2017, pour poursuivre le débat.

En savoir +
www.etches.com/ti2015

Un document traitant de l'utilisation des messages sur le statut des conteneurs remporte le prix de la meilleure communication

L'OMD considère la recherche et l'enseignement essentiels à toute administration douanière désireuse de relever les nombreux défis qui se présentent à elle. Pour stimuler la recherche, il est indispensable que chercheurs et professionnels puissent communiquer. En tant que coorganisateur du 5^e Forum sur la TI, l'Administration douanière des Pays-Bas a voulu favoriser ces échanges en mettant au programme de l'évènement la présentation de travaux de recherche et de développement portant sur les technologies utilisées par les douanes. Le travail considéré comme le plus prometteur s'est vu décerner un prix.

LA SESSION DU Forum sur la TI dédiée à la recherche était organisée par l'École de gestion de Rotterdam (*Rotterdam School of Management, RSM*) et l'Université Fontys des sciences appliquées. Elle a bénéficié également de l'appui du Groupe d'experts en technologies de détection en matière douanière de la Commission européenne. Un appel à contributions, pouvant prendre la forme de travaux de recherche ou d'affiches, avait été lancé en amont de l'évènement, recueillant 22 réponses. Les travaux reçus ont été examinés par un comité, présidé par le professeur Tan de la RSM, chargé de sélectionner les recherches pouvant faire l'objet d'une présentation au Forum sur la TI ainsi que

celles à qui reviendrait un prix honorifique. Les affiches, quant à elles, ont été exposées pendant toute la durée de l'évènement. Le travail de recherche gagnant, élaboré par Aris Tsois et son équipe, traite de l'utilisation des messages sur le statut des conteneurs pour un meilleur ciblage. Il a été présenté lors de la session plénière de clôture du Forum et fait l'objet du présent article.

Un message sur le statut des conteneurs (*Container Status Message, CSM*) décrit un événement produit en liaison avec un conteneur. Ces messages relativement bien standardisés sont transmis par les entreprises participant au transport de

conteneurs. Ils comprennent des informations sur les lieux où se trouvent le conteneur et sa cargaison. Le CSM fait état d'évènements comme le remplissage du conteneur, son chargement sur un navire et son déchargement du navire. Y sont enregistrés le numéro du conteneur, une description de l'évènement, l'endroit où l'évènement a eu lieu, la date et l'heure, l'identification du navire, l'état de chargement du conteneur et le nom de la société de transport. Les CSM ne sont pas seulement utilisés par les opérateurs commerciaux mais aussi par la douane et les autorités chargées de la gestion des frontières, qui peuvent ainsi suivre les manipulations opérées sur un conteneur donné. Le CSM

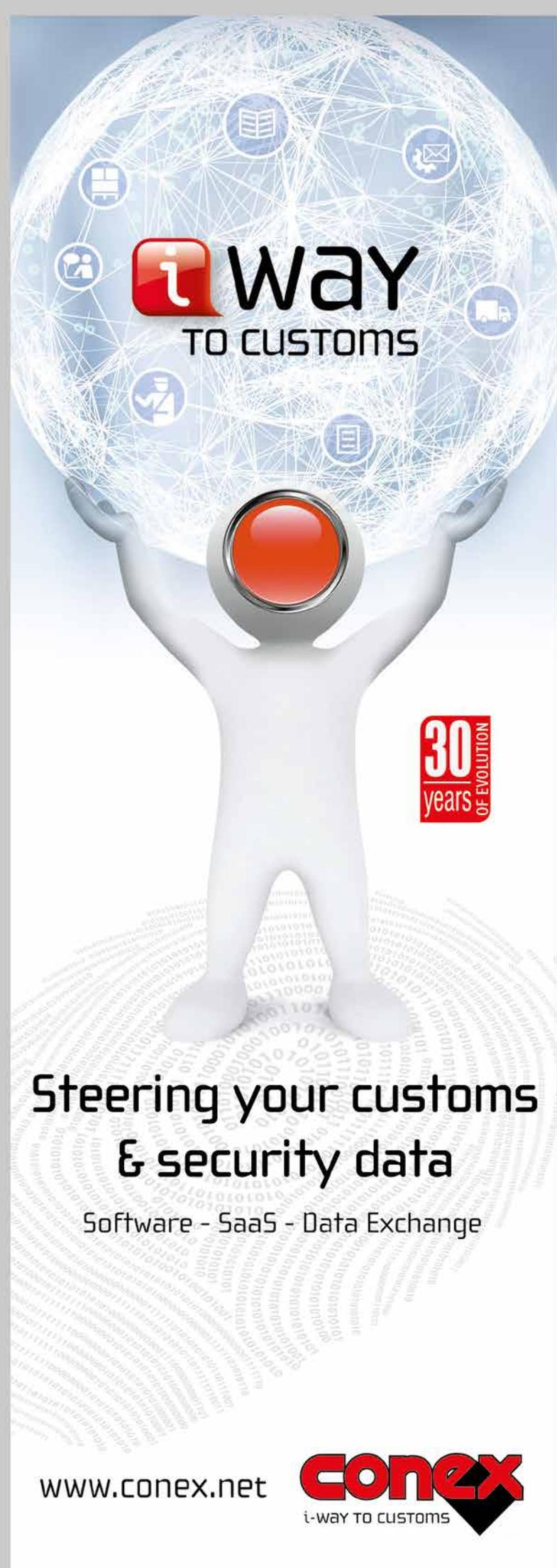
fait partie, par exemple, des éléments supplémentaires à fournir à l'Administration des douanes et de la protection des frontières des États-Unis selon la règle appelée « Importer Security Filing » (Dossier de sécurité sur les importateurs) ou « 10+2 ».

Même standardisé, comme tout type de données en temps réel, le CSM n'est pas nécessairement uniforme ni complet, ni chronologique à l'arrivée, ni exempt d'erreurs. En outre, dans un monde en perpétuel mouvement, les navires changent souvent de propriétaire et la tendance est de trouver des noms de navires qui ne soient pas uniques. Il faut donc traiter les données des CSM de manière adaptée avant qu'elles puissent être utilisées à des fins de renseignement par les services chargés de faire respecter la loi. La première étape du travail de recherche engagé par Aris Tsois et son équipe au Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne a donc consisté à se pencher sur ce traitement. En extrayant les informations utiles des CSM, les chercheurs entendent répondre aux questions suivantes, correspondant aux cinq phases du voyage d'un conteneur :

- 1) Pré-chargement : quand et où les marchandises sont-elles placées dans le conteneur ?
- 2) Premier chargement : quand et où commence le transport maritime ?
- 3) Transbordement : quand et où le conteneur est-il transbordé avec les marchandises à l'intérieur ?
- 4) Déchargement final : quand et où se termine le transport maritime ?
- 5) Destination finale : quand et où le conteneur est-il vidé ?

Aris Tsois et son équipe ont, à l'aide d'un algorithme d'apprentissage automatique, recueilli des informations sur le trajet du conteneur (*Container Trip Information*, CTI), de son origine à sa destination finale. Lors de ce processus, les informations figurant dans les CSM sont affectées aux cinq phases identifiées. Les données du CSM pertinentes comprennent : identification du conteneur ; lieu ; période du trajet ; navire concerné. Si l'algorithme signale l'absence de données CSM pertinentes, la valeur la plus probable, d'après les données disponibles, est utilisée.

L'analyse des données CSM ne permet pas de répondre directement à tous les scénarios. Par exemple, aucun CSM n'est généré si le conteneur reste à bord pendant une escale. Par conséquent, aucune CTI n'est établie sur le séjour dans ces ports, ni sur le lieu, ni sur la durée. Or les administrations douanières estiment que les informations sur les escales sont utiles à l'évaluation des risques. L'équipe du CCR s'est donc attachée à recueillir des informations sur les arrêts des navires (*Vessel-Stop Information*, VSI) par un autre moyen. Avec un algorithme spécifique utilisant toutes les données CSM disponibles, il devient possible d'obtenir les informations détaillées sur le lieu et la durée des escales, mais quelques difficultés demeurent : plusieurs navires peuvent porter le même nom, la précision des dates et heures est loin d'être idéale et les



i way
TO CUSTOMS

30
years
OF EVOLUTION

**Steering your customs
& security data**
Software - SaaS - Data Exchange

www.conex.net **CONEX**
i-WAY TO CUSTOMS

données peuvent être complètement erronées. Pour surmonter ces difficultés, deux hypothèses ont été énoncées : des événements séparés se produisant au même moment sur deux navires portant le même nom renvoient à un seul navire ; et deux navires subissant les mêmes événements au même moment renvoient au même navire.

Les informations CTI et VSI permettent une analyse de type nouveau des données CSM pour le profilage et le ciblage des conteneurs par la douane et les autorités de gestion des frontières. La méthode développée sera utile aux fonctionnaires chargés du ciblage qui tentent de retracer l'itinéraire d'un conteneur car elle permet d'établir une évaluation algorithmique d'un grand nombre de conteneurs à la fois, par exemple tous les conteneurs d'un navire arrivant au port de Rotterdam. Concrètement, l'essentiel est de combiner toutes les informations VSI et CTI disponibles sur le navire. Disposer seulement des CSM laisse la part belle à l'imagination, en revanche les CTI et les VSI ensemble permettent de combler les blancs et de corriger les erreurs des CSM, de connaître le pré-chargement, le premier chargement, le transbordement, le déchargement final et la destination finale de chaque conteneur. Ces ensembles de données génèrent aussi des informations supplémentaires sur les escales pour analyse du transbordement.

Pour que ces résultats soient utiles concrètement aux services de lutte contre la fraude au quotidien, il fallait mettre au point un outil d'analyse visuel, intégrant des indicateurs de risque. Le prototype de cet outil se trouve désormais sur le site web CONTRAFFIC de la CE, qui fournit des informations sur les itinéraires empruntés par les conteneurs ainsi que des services d'évaluation des risques aux utilisateurs de la douane et des organismes de sécurité. Les utilisateurs inscrits sur ce site peuvent créer des cartes géographiques, établir des calendriers et des tableaux de texte à partir des milliards de CSM et des millions de CTI et VSI enregistrés. Grâce à cette manière extrêmement riche et pertinente de présenter des informations aussi denses, les utilisateurs peuvent visualiser les itinéraires sur lesquels sont signalés le recours à de fausses déclarations d'origine, les endroits où le temps de traitement est anormalement long, les ports suspects de transit ou transbordement. Le document de recherche fait référence à plusieurs exemples d'algorithmes capables de générer des indicateurs utiles à cette fin.

Au fur et à mesure de leurs travaux de recherche sur les messages CSM, Tsois et son équipe ont réuni une large communauté d'experts douaniers, qui se tiennent constamment informés des nouveautés, par exemple dans le cadre d'ateliers. Cette communauté devrait s'étoffer encore après la présentation de ce document au Forum TI de l'OMD. Le document de travail présenté est une rare démonstration d'un système applicable à grande échelle, fondé sur du matériel largement disponible, développé pour être pratique et surtout accessible aux utilisateurs en bout de chaîne.

En savoir +

m.slegt@belastingdienst.nl
www.douane.nl

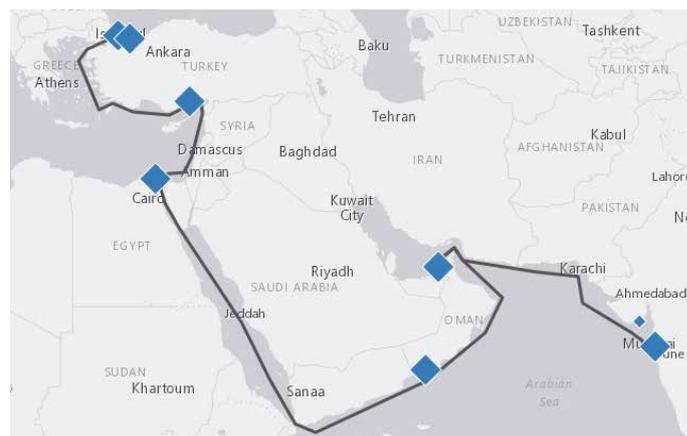
ConTraffic : améliorer l'information sur les itinéraires pour une gestion des risques renforcée



Ce que les autorités à Rotterdam savent sur l'itinéraire emprunté par un conteneur : GB>NL

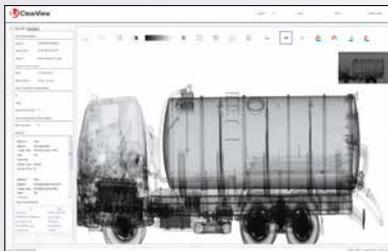


L'itinéraire complet (4 transbordements) : IN>TR>RO>TR>GB>NL



Informations sur les endroits où le cargo a fait escale avant de rejoindre la Turquie : Jebel Ali (AE), Salalah (OM), Dumyat (EG)

INTEGRATE AND OPTIMIZE CARGO SCREENING OPERATIONS



Streamline Your Operation and Lower Resource Costs with ClearView™.

L-3's ClearView software solution brings new value-added capabilities to customs and security operations, delivering maximum efficiency, lower resource costs and support for diverse multi-vendor legacy NII systems. Operating in a secure, broad enterprise network environment, ClearView seamlessly combines image analysis, system operations and data from all scanning systems onto a single, centralized display. This collaborative detection capability yields higher throughput, greater operational efficiency and increased probability of detection. Our team is ready to do for you what we're already delivering for customers globally.

For more information, please visit L-3com.com/sds.

Calendrier des événements

Mars

- 29 février - 1 mars Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges, 5^{ème} réunion
- 29 février - 3 mars Comité de la lutte contre la fraude, 35^{ème} session
- 2 - 3 Comité technique permanent, 211^{ème}/212^{ème} sessions
- 4 Session conjointe Comité technique permanent/Comité de la lutte contre la fraude
- 7 - 8 Comité du Système harmonisé, Groupe de travail
- 9 - 18 Comité du Système harmonisé, 57^{ème} session
- 21 - 22 Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien, 10^{ème} réunion

Avril

- 4 - 7 Comité financier, 99^{ème} session
- 7 - 8 Bureaux régionaux du renforcement des capacités /Centres régionaux de formation, 11^{ème} réunion
- 11 -13 Comité du Renforcement des capacités, 7^{ème} session
- 13 - 15 Sous-Comité sur l'éthique, 15^{ème} session
- 18 - 22 Comité technique de l'évaluation en douane, 42^{ème} session

Mai

- 9 - 11 Équipe de projet chargée du Modèle de données
- 11 - 13 3^{ème} Conférence mondiale sur les OEA, Cancun (Mexique)
- 12 -13 Sous-Comité informatique, 70^{ème} réunion
- 23 - 27 Sous-Comité de révision du Système harmonisé, 50^{ème} session

Juin

- 1 - 3 Conférence & Exposition 2016 de l'OMD sur la TI, Dakar (Sénégal)
- 6 - 7 Groupe de projet sur la Stratégie mondiale en matière d'information et de renseignement, 13^{ème} réunion
- 27 juin – 6 juillet École du savoir pour la Douane et le secteur privé

Juillet

- 11 - 13 Commission de politique générale, 75^{ème} session
- 14 - 16 Conseil, 127^{ème}/128^{ème} sessions

À vos calendriers !

La Conférence & Exposition 2016 sur la TI se tiendra au Sénégal du 1^{er} au 3 juin

Venez découvrir les possibilités offertes par la technologie de l'information et de la communication dans le cadre de la mise en place d'une approche pangouvernementale à la frontière et au-delà.



Les réunions de l'OMD mentionnées pour information dans ce calendrier ne sont pas toutes ouvertes au public. Sauf indication contraire, elles se tiennent à Bruxelles. Ces dates sont données à titre indicatif et sont susceptibles de changement. Le programme des réunions de l'OMD est mis à jour régulièrement sur le site de l'OMD.

SOLUTION READY



OFFERINGS

- ▣ TRADE FACILITATION SOLUTIONS
- ▣ ICT CONSULTING
- ▣ BUSINESS AUTOMATION
- ▣ PORTAL DEVELOPMENT
- ▣ KNOWLEDGE TRANSFER
- ▣ CAPACITY BUILDING & TRAINING
- ▣ MANAGED SERVICES

SOLUTIONS



Trade Hub

Trade Hub Information Portal



PAAR

Pre-Arrival Assessment Report

VIEW

Single Window Application Platform



NARP

National Automotive Repository Portal

LA BEAUTÉ D'UN VRAI GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

“

...Nos concurrents devront travailler dur pendant 3 à 5 années s'ils veulent proposer quelque chose d'équivalent à notre guichet unique qui offre une interface web interactive avec la déclaration en douane de SYDONIA.

D'ici là, avec ses plus grands centres de recherche sur ce sujet, Webb Fontaine aura déjà révolutionné cet aspect du commerce dans de nouvelles directions...”



— 1 Février 2016, 17:30:52 —

Extrait d'une interview de Jean Gurunlian Président de Webb Fontaine et ancien Secrétaire Exécutif des Nations Unies du sommet sur l'efficacité commerciale.