

Octobre 2017 | n° 84 | www.wcoomd.org

# OMD actu

**Conseil 2017**  
**Transit**  
**E-commerce**  
**Frontières fragiles**

广西水利电业集团  
新疆克州水利发电有限公司  
宁夏回族自治区泾源县泾源发电有限公司 60万千瓦



Organisation mondiale des douanes

# 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

# Sommaire

- 04 **Flash infos**
- 08 **Dossier**
- 36 **Panorama**
- 56 **Focus**
- 69 **Point de vue**
- 71 **Événements**



40  
**Lutte contre le trafic de cigarettes : l'expérience positive de la Douane dominicaine**

44  
**E-commerce frontalier en Chine**

48  
**Douanes en situation de post-conflit : le cas de la république centrafricaine**

61  
**Le TIM stimule le commerce en Amérique centrale**

## DOSSIER : CONSEIL 2017

- 10 **Le Secrétaire général** fait part de ses réflexions sur les travaux passés et futurs de l'OMD et sur ce qui influencera notre travail, au cours des mois à venir
- 14 **Derniers développements dans chacun des thèmes de travail :** questions tarifaires et commerciales, facilitation, lutte contre la fraude et renforcement des capacités
- 33 **Divers :** élections, concours photo, signatures de protocoles d'accord, célébration du 65<sup>ème</sup> anniversaire

## FOCUS : TRANSIT

- 57 Moments forts de la **conférence de l'OMD sur le transit**
- 61 Comment **un système de transit électronique stimule le commerce en Amérique centrale**
- 63 **Renforcer l'intégration européenne** pour lutter contre la fraude en matière de transit
- 66 **Mobiliser les opérateurs commerciaux** en Afrique de l'Ouest pour éliminer les obstacles non tarifaires

## FLASH INFOS

- 04 **Renseignements préalables concernant le fret avant chargement :** petit état des lieux
- 07 Nouvel instrument sur les **redevances et les droits de licence**

Rédacteur en Chef  
Grant Busby

Rédactrice/Journaliste  
Laure Tempier

Assistante de rédaction  
Sylvie Degryse

Abonnements en ligne  
[www.wcoomd.org/fr/media/wco-news-magazine/subscriptions.aspx](http://www.wcoomd.org/fr/media/wco-news-magazine/subscriptions.aspx)

Publicités



Bernard Bessis  
[bernard.bessis@bb-communication.com](mailto: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](mailto:communication@wcoomd.org)  
[www.wcoomd.org](http://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 décembre 2017 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](mailto: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](mailto: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 : © Johannes Eisele / AFP

Design : [www.inextremis.be](http://www.inextremis.be) - mp5663

# Renseignements préalables concernant le fret avant chargement : petit état des lieux

Par **Craig Clark,**

CHEF DE DIVISION, PROGRAMMES DES DONNÉES PRÉALABLES ET INITIATIVES RELATIVES AU FRET, SERVICE DE LA DOUANE ET DE LA PROTECTION DES FRONTIÈRES DES ÉTATS-UNIS,

et **Asha Menon,**

ADMINISTRATRICE TECHNIQUE PRINCIPALE, OMD

EN OCTOBRE 2010, la police du Royaume-Uni retrouvait une bombe à bord d'un avion d'UPS après que des informations détaillées lui aient été transmises à travers les circuits des services de renseignement. Des tests ont révélé que si l'avion-cargo avait suivi son itinéraire initial, le dispositif - caché dans un colis adressé à une synagogue de Chicago - aurait explosé en plein air au-dessus de la côte Est des États-Unis. L'engin découvert au Royaume-Uni n'était que l'une des deux bombes à avoir été retrouvées. L'autre se trouvait à l'Aéroport international de Dubaï à bord d'un avion FEDEX. L'engin retrouvé à Dubaï avait voyagé à bord de deux avions de ligne sans avoir été repéré. Les deux bombes auraient pu détruire n'importe quel aéronef. Selon les services de renseignement, elles auraient été fabriquées par le réseau d'Al-Qaïda dans la péninsule arabique basé au Yémen,

information qui a suscité des craintes qu'un nouveau maillon faible dans la sûreté de l'aviation n'ait été découvert par les terroristes.

L'OMD a rapidement réagi à ces inquiétudes en diffusant un communiqué sur la sécurité du fret aérien en décembre de la même année, où elle soulignait à quel point il était essentiel de continuer à renforcer la coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association internationale du transport aérien (IATA) et les autres organisations internationales pertinentes. Cet appel a abouti à la création, en février 2011, d'un « Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien » (GET-SFA) auquel participent des représentants d'administrations douanières, d'autorités de l'aviation civile, d'organisations intergouvernementales et du secteur privé.

## Le Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien

L'objectif sous-tendant l'établissement du Groupe était de renforcer la sécurité

du fret aérien en promouvant une coopération effective au niveau national entre l'administration douanière, l'autorité de l'aviation civile et les autres parties prenantes, tout en délimitant clairement le rôle de chacun. L'idée était aussi d'exploiter les synergies entre les instruments, outils et programmes développés au niveau international par l'OMD, l'OACI et l'Union postale universelle (UPU), et, ainsi, de favoriser la normalisation des données exigées par chacune des autorités, l'alignement des programmes sécuritaires, le recours aux techniques de gestion des risques, le partage d'informations et de renseignements, et, enfin, une utilisation efficace de la technologie.

Deux thèmes revêtant une importance particulière sont au centre des discussions des réunions du GET-SFA aujourd'hui : d'une part, l'utilisation des renseignements préalables concernant le fret avant chargement aux fins de l'analyse des risques, et, d'autre part, la plus grande harmonisation possible des programmes de certification, tels que les régimes d'opérateur économique agréé



(OEA) dans le domaine douanier et d'agent habilité (AH) ou d'expéditeur connu (EC) dans le domaine de l'aviation civile. Le présent article se focalisera sur le premier de ces sujets où des progrès sensibles ont été réalisés.

### Du concept d'avant l'arrivée à celui d'avant le chargement

Après les incidents d'octobre 2010, les efforts se sont essentiellement concentrés sur la possibilité de changer le délai exigé pour la soumission de la déclaration et de passer d'un envoi avant l'arrivée de l'avion à destination, à un envoi avant le chargement de la marchandise à bord de l'aéronef. Cependant, les discussions initiales avec les interlocuteurs du secteur privé ont montré qu'il leur serait très difficile d'envoyer aussi tôt dans le temps l'ensemble des données exigées. Dès lors, plusieurs pays ont décidé de tester la soumission d'un jeu de données réduit et d'en jauger l'utilité pour garantir un premier niveau d'analyse permettant de répondre aux risques immédiats, par exemple à la présence d'une bombe dans un chargement. Les États-Unis ont ainsi lancé un pilote appelé ACAS (*Air Cargo Advance Screening*), l'Union européenne le projet PRECISE (*Pre-loading Consignment Information for Secure Entry*) et, enfin, le Canada a élaboré le PACT (*Pre-load Air Cargo Targeting*).

Au vu des avancées significatives réalisées dans le cadre des différents pilotes, le GET-SFA s'est donné comme objectif d'élaborer des normes internationales concernant les données échangées et a insisté notamment sur la nécessité d'une harmonisation en matière de données afin d'éviter les doubles emplois. L'expression « Renseignements préalables concernant le fret avant chargement » (RPCF-AC) a été adoptée pour y faire référence.

Ces normes pour la soumission de RPCF-AC par différentes entités dans la chaîne logistique du fret aérien, dont les opérateurs postaux, ont été ajoutées au Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial en 2015. Le document stipule clairement que la soumission de renseignements préalables concernant le fret doit se faire « aussitôt que l'information est disponible mais au plus tard avant le chargement de l'avion ». Il établit, en outre, la liste dite 7+1 d'éléments de données à soumettre, qui sont nommément le nom de l'expéditeur, l'adresse de l'expéditeur, le nom du destinataire, l'adresse du destinataire, le nombre de colis, le poids brut, une description sommaire du fret, ainsi que l'identifiant de la lettre de transport aérien (c'est-à-dire de la lettre de transport aérien interne - LTA fille - et/ou de la lettre de transport aérien principale - ou LTA mère). Concernant ce dernier, l'identification du déclarant des données doit être fournie avec le numéro de la LTA fille et/ou de la LTA mère selon le modèle opérationnel du fret aérien. Toutefois, les envois postaux ne seront pas accompagnés d'une LTA fille ou mère puisqu'ils disposent de leur propre identification unique qui peut être utilisée de la même manière que les LTA pour identifier un envoi.

### Mise en œuvre

Conscientes qu'elles ne pouvaient pas travailler sur ces questions de manière isolée, l'OACI et l'OMD ont décidé de créer un « Groupe de travail mixte sur les renseignements préalables concernant le fret » (GTM-RPCF) en 2014. Ce

## Le partenariat OMD-OACI, une collaboration continue

OUTRE LES TRAVAUX visant à affiner le concept de RPCF-AC, l'OMD et l'OACI ont lancé plusieurs projets basés sur un Plan d'action conjoint, qui a été rendu public pour la première fois en 2012 et qui a été révisé en 2017.

### Publications

Une brochure intitulée « Acheminer le fret aérien dans le monde entier » a été publiée en 2013 dans le but de présenter les cadres réglementaires régissant la chaîne logistique internationale du fret aérien et postal, ainsi que le rôle et les responsabilités de l'OMD, de l'OACI, de l'UPU, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), des autorités nationales et des acteurs du secteur de l'aviation. La deuxième édition inclut un nouveau chapitre sur les implications économiques liées au transport de fret aérien.

### Ateliers

Un module conjoint de formation pour les fonctionnaires des douanes et de la sûreté de l'aviation visant à améliorer leur compréhension de la chaîne logistique internationale du fret aérien, de leur rôle respectif et de celui d'autres acteurs importants, a déjà été utilisé pour former les fonctionnaires dans des pays des régions Asie-Pacifique, Europe, Afrique du Nord, et Proche et Moyen-Orient.

### Alignement des programmes sécuritaires

Dans le cadre du travail sur l'harmonisation des programmes de certification, par exemple entre programmes OEA et AH/EC, il est prévu de publier un document d'orientation qui offre un cadre permettant la comparaison détaillée des deux régimes de sécurité ainsi qu'un modèle de programme de sécurité conjoint OEA/AH. Un projet pilote doit être mené au Mexique et l'élaboration de ces outils suivra.

### Conférences

Trois conférences conjointes sur la question du « Renforcement de la sûreté et de la facilitation du fret aérien » se sont tenues dans le but de stimuler les débats sur la façon dont les douanes, les autorités de l'aviation civile et les autres acteurs concernés pourraient travailler ensemble pour répondre aux préoccupations sécuritaires et dans le but d'identifier les solutions pratiques et durables permettant de relever les défis identifiés. Une quatrième édition de la conférence est prévue en 2018.

groupe est composé de dix-huit membres représentant à part égale les deux organisations internationales, ainsi que de six délégués représentant les interlocuteurs principaux. Le but du groupe est de dégager, sur la base des résultats des projets pilotes en cours, les meilleures pratiques concernant le partage et l'utilisation des RPCF-AC à des fins d'analyse des risques par la douane et les autorités de l'aviation civile.

Le GTM-RPCF est co-présidé par l'UE (représentant les douanes) et Singapour (représentant les autorités de l'aviation). Les Membres des douanes incluent l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, le Brésil, le Canada, les États-Unis, le Nigeria, la Nouvelle-Zélande et la Turquie tandis que le secteur de l'aviation est représenté par l'Afrique du Sud, le Canada, les États-Unis, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Sénégal et la Suisse. Les autres parties représentées sont notamment la Global Express Association (GEA), l'IATA, la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA), et l'UPU.

Une démarche en deux temps a été adoptée au sein du GTM-RPCF. La première phase, qui s'est terminée en 2015, a porté sur l'étude des projets pilotes en cours et sur l'évaluation des coûts, des bénéfices, des défis et de l'impact sur la sûreté de l'aviation et sur ses opérations. La deuxième phase, toujours en cours, se centre davantage sur les aspects techniques liés à l'identification des éléments de données et aux processus et méthodes pour leur recueil, partage et utilisation. Seul un rapport intérimaire a été soumis en 2016, les membres du GTM-RPCF estimant que certains aspects de la deuxième phase exigeaient des travaux approfondis.

### Progrès réalisés

En février 2017, lors d'une discussion sur les RPCF-AC, les délégués du GTM-RPCF ont convenu que le risque était encore bel et bien présent, bien que sept

ans se soient écoulés depuis les incidents d'octobre 2010, et que les différents services devaient continuer à collaborer afin d'atténuer les risques potentiels que fait peser le transport aérien du fret. Par ailleurs, il a également été souligné que le succès des projets pilotes ne doit pas être mesuré de façon quantitative, c'est-à-dire à l'aune de la découverte d'un engin explosif improvisé dans un envoi. Un programme de RPCF-AC offre de nombreux avantages difficiles à mesurer. Il permet, par exemple, de gagner en visibilité sur la chaîne logistique, d'instaurer des liens de communication avec l'industrie, de garantir la prévention et une meilleure gestion des incidents, etc. Il constitue aussi un outil supplémentaire pour la détection d'envois suspects.

Le GTM-RPCF s'est réuni à cinq reprises jusqu'à aujourd'hui. Le prochain cycle de réunions se centrera sur la conclusion de la deuxième phase de travail et la publication d'un rapport final et complet. Entre-temps, l'UE a introduit en mai 2016 une nouvelle législation exigeant la soumission de RPCF-AC, qui devrait devenir effective en 2020. Dans le cadre des préparatifs pour en assurer l'application harmonieuse, un essai a été mené sur deux jours visant à tester la transmission des données avant chargement, et des messages de réponse de la douane, en coopération avec la KLM Royal Dutch Airlines. Les données du système de KLM ont été envoyées vers une plateforme de test gérée par la Douane néerlandaise par le biais d'un logiciel que KLM a développé spécifiquement à cet effet. Les données ont été analysées par un moteur de risques, alimenté préalablement avec des profils de risque factices. Lorsque des

problèmes liés à la qualité des données surgissaient ou que l'analyse des risques donnait un résultat positif, les envois identifiés apparaissaient à l'écran et le responsable désigné devait alors décider de prendre l'une de ces deux actions : envoyer une demande d'information ou une demande de contrôle. Un message était alors envoyé au système de KLM. Des simulations mettant en scène un transitaire dans le rôle de l'opérateur effectuant la saisie des données ont également été réalisées.

Les États-Unis ont également élaboré un texte afin de faire des prescriptions du projet pilote ACAS un régime réglementaire permanent. Entre-temps, leur projet pilote a été prorogé de douze mois supplémentaires, jusqu'au 26 juillet 2018. Le Canada, lui, continue d'affiner les concepts de son initiative pilote PACT. Enfin, un projet japonais a vu le jour en août 2016 avec la participation de quelques lignes aériennes. Il se fonde sur le recours aux éléments de données 7+1 et, en principe, sur la soumission de ces données le plus tôt possible avant que le fret ne soit chargé à bord d'un aéronef.

### Résultat attendu

L'OMD aimerait souligner que le travail réalisé n'aurait pu voir le jour sans la coopération étroite et sans la bonne volonté de toutes les parties impliquées. L'OMD espère que le rapport final du GTM-RPCF pourra être soumis pour adoption aux délégués de la Commission de politique générale et du Conseil, lors de leurs sessions en juin 2018. Le rapport devrait passer par une procédure similaire au sein de l'OACI.

### En savoir +

[asha.menon@wcoomd.org](mailto:asha.menon@wcoomd.org)

## Dernières adhésions aux instruments de l'OMD

### Convention de Kyoto révisée



Tunisie

Date d'adhésion : 24 juillet 2017  
112<sup>e</sup> Partie contractante



Burkina Faso

Date d'adhésion : 8 juillet 2017  
111<sup>e</sup> Partie contractante

### En savoir +

[communication@wcoomd.org](mailto:communication@wcoomd.org)

## Commerce transfrontalier, insécurité et rôle des douanes : quelques leçons tirées de six études de terrain dans des régions de conflits (ou post-conflits)



DANS CE RAPPORT de recherche publié par l'*International Centre for Tax and Development*, Thomas Cantens, chef de l'unité de recherche de l'OMD, et Gaël Raballand, spécialiste émérite du secteur public, examinent de près le rôle et les pratiques des douaniers dans les régions exposées à des conflits : au nord du Mali, à la frontière tchadienne du lac Tchad, des deux côtés de la frontière tunisio-libyenne, dans le Darfour

occidental à la frontière du Soudan avec le Tchad, et dans les régions frontalières du nord de la République centrafricaine qui séparent le pays du Tchad et du Cameroun. Le rapport est disponible en anglais uniquement.

**En savoir +**

<http://ictd.ac>

[www.wcoomd.org/en/topics/research.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/research.aspx)

## Nouvel instrument sur les redevances et les droits de licence

LORS DE SA session de mai 2017, le Comité technique de l'évaluation en douane (CTED) de l'OMD a parachevé un nouvel instrument : l'Avis consultatif 4.17 se penche sur un cas de figure où les redevances ont été payées par un franchisé à un franchiseur pour l'utilisation de marques et d'un système en lien avec l'exploitation de magasins dans le cadre d'un contrat de licence.

Conformément à l'article 8.1 c) de l'Accord sur l'évaluation en douane de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la valeur en douane des marchandises importées doit inclure les redevances et les droits de licence relatifs aux marchandises à évaluer, que l'acheteur est tenu d'acquitter, soit directement soit indirectement, en tant que condition de la vente des marchandises à évaluer, dans la mesure où ces redevances et droits de licence n'ont pas été inclus dans le prix effectivement payé ou à payer. Les redevances et droits de licence peuvent être acquittés par l'acheteur au vendeur/concédant, ou à une tierce partie.

Cette problématique représente l'un des domaines les plus complexes de l'évaluation en douane et les délégués

participant au CTED l'ont étudiée de façon détaillée à plusieurs reprises. Par exemple, un instrument précédent du CTED, à savoir le Commentaire 25.1, offre des orientations quant à l'interprétation et à l'application de l'article 8.1 c) dans les cas où la redevance ou le droit de licence est payé à un concédant tiers non lié au vendeur.

Le cas analysé dans l'Avis consultatif 4.17 porte sur une société A (importateur, acheteur et franchisé dans le pays I) qui conclut un contrat de franchise avec la société B (exportateur, vendeur et franchiseur dans le pays E) en vue d'exploiter des magasins sous la marque du franchiseur, c'est-à-dire la société B, dans le pays I.

En vertu du contrat de franchise, la société A peut acheter auprès de la société B, ou de sociétés autorisées par la société B, les intrants qu'elle est tenue d'utiliser pour fabriquer dans le pays I les produits que la société A vend dans ses magasins. Par ailleurs, la société A peut acquérir les intrants auprès de fournisseurs tiers pratiquant des prix moins élevés, pour autant que la société B l'ait dûment autorisé afin de respecter les critères de qualité.

La question est de savoir si les redevances payées en vertu du contrat de franchise doivent être ajoutées au prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises importées au sens de l'article 8.1 c) de l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane.

L'Avis consultatif 4.17 conclut que le paiement des redevances, dans ce cas particulier, ne se rapporte pas aux marchandises importées mais à l'utilisation des marques et du système du franchiseur dans le pays d'importation lors de la fabrication et de la vente des produits incorporant la propriété intellectuelle (la marque) du franchiseur, et que, par conséquent, les redevances versées par le franchisé ne doivent pas être ajoutées au prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises importées au sens des dispositions de l'article 8.1 c).

L'Avis consultatif 4.17 a été approuvé par le Conseil de l'OMD en juillet 2017 et sera publié dans le Recueil de l'OMD sur l'évaluation en douane qui contient tous les instruments du CTED, dont plusieurs ont trait aux redevances et droits de licence.

**En savoir +**

<http://wcoomdpublishings.org>

## Conseil 2017

Les Directeurs généraux des douanes se sont réunis au siège de l'OMD du 6 au 8 juillet 2017 afin d'entériner le travail entrepris par l'Organisation sur la période allant de juillet 2016 à juin 2017 et de définir les contours de la marche à suivre dans les mois qui viennent.

Ce dossier aborde les domaines de travail de l'OMD – contrôle, facilitation, questions tarifaires et commerciales, et renforcement des capacités – et présente les avancées réalisées et les initiatives prises durant les 12 mois concernés, dans chacun de ces domaines. Y sont également rapportés les événements ayant marqué le Conseil.





# Réflexion sur les six domaines de travail identifiés par les Membres comme prioritaires

**Par Kunio Mikuriya,**

SECÉTAIRE GÉNÉRAL, ORGANISATION MONDIALE  
DES DOUANES

LORS DE LA session de décembre 2016 de la Commission de politique générale de l'OMD, les Membres de l'organisation ont demandé au Secrétariat de définir les priorités sur lesquelles il comptait axer ses efforts. Six domaines de travail ont été identifiés à partir des discussions tenues lors des réunions régionales, à savoir : la facilitation du commerce, le commerce électronique, la sécurité, la coopération douane/autorité fiscale, les flux financiers illicites et la mesure de la performance. Le Conseil, lors de ses dernières sessions de juillet 2017, a approuvé ce programme de travail dont je vais vous présenter certains aspects.

## Facilitation du commerce

L'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est entré en vigueur le 22 février 2017 et il est maintenant extrêmement important d'en assurer la mise en œuvre. À ce sujet, un Communiqué de la communauté douanière internationale sur l'entrée en vigueur de l'Accord a été approuvé par le Conseil de l'OMD. Il recommande à chaque administration douanière de prendre des mesures au niveau national pour encourager son gouvernement à soutenir la participation de l'OMD aux travaux du Comité sur la facilitation du commerce qu'il aura mis en place le cas échéant. En outre, il stipule que chaque administration devrait exiger que toutes les autres agences à la frontière informent le dit Comité de leur niveau de préparation quant à la mise en œuvre des provisions de l'AFE.

L'OMD s'est en outre engagée à fournir à ses Membres un soutien technique en coordination avec l'OMC et d'autres organismes internationaux compétents. Dans le cadre du programme Mercator, une assistance technique sur mesure est ainsi offerte et des « plans de mise en

œuvre Mercator » ont déjà été élaborés dans certains pays. Ces plans représentent des engagements pluriannuels portant sur diverses questions techniques et organisationnelles. L'exécution de ces plans a déjà donné des premiers résultats : nouveaux systèmes de sélectivité des risques, feuilles de route pour la mise en œuvre de programmes d'opérateurs économiques agréés (AEO), plans de suppression de régimes d'inspection à destination, activités relatives au développement organisationnel (par exemple amélioration de la formation et des systèmes de gestion des ressources humaines, ou encore diffusion de compétences en leadership parmi les cadres supérieurs de la douane).

En outre, l'OMD continue de promouvoir l'adhésion à la Convention de Kyoto révisée (CKR) ainsi que l'utilisation des technologies de l'information et le développement d'environnements numériques qui se fondent sur des normes telles que le Modèle de données de l'OMD. Enfin, l'OMD compte actuellement environ 50 instruments et outils qui offrent une aide pertinente à toute administration devant s'atteler à la mise en œuvre des dispositions contraignantes de l'AFE. Ils sont mis à jour régulièrement et assurent la diffusion de « bonnes pratiques ». Parmi les outils les plus récents, figurent les « Directives sur le transit » qui peuvent être utilisées pour améliorer l'efficacité des régimes de transit.

## Commerce électronique

Les travaux du Groupe de travail sur le commerce électronique progressent vers l'élaboration de directives ou d'un cadre sur le commerce électronique transfrontalier, travail qui devrait être présenté aux sessions du Conseil de juin 2018. Quatre domaines de travail ont été définis : facilitation et simplification ; sûreté et sécurité ; recouvrement des recettes ; et mesure et analyse. Les

expériences des membres dans ces quatre domaines et leurs pratiques ont été recueillies et un « Rapport d'étude », basé sur l'analyse de l'information reçue, a été publié.

L'amélioration des capacités numériques des douanes et de leurs partenaires est également essentielle pour créer un environnement propice à la fois aux opérateurs de commerce électronique et aux autorités chargées de l'application des lois. À ce sujet, l'OMD continue de travailler en étroite collaboration avec l'Union postale universelle (UPU) sur l'échange électronique d'informations entre douanes et opérateurs postaux. Les deux organisations envisagent d'organiser ensemble une conférence de haut niveau pour encourager la mise en place d'une interface électronique entre la poste et la douane à l'échelon national sur la base de normes conjointes de messages OMD-UPU, initiative qui devrait être envisagée par les deux acteurs en présence comme une priorité.

## Sûreté/sécurité

Suite à la publication en décembre 2015 de la résolution de Punta Cana qui met en évidence le rôle de la communauté douanière dans la lutte contre le terrorisme, l'OMD a lancé un Programme sur la sécurité qui comprend cinq volets : contrôle des passagers, contrôle des produits chimiques qui pourraient être utilisés dans la fabrication illégale d'engins explosifs improvisés, contrôle des échanges de nature stratégique, lutte contre le trafic d'armes légères et de petit calibre, et lutte contre le financement du terrorisme.

Dans ce contexte, en coopération avec le gouvernement du Japon, l'OMD a lancé une nouvelle initiative pour les administrations douanières de la région Asie-Pacifique, plus spécifiquement axée sur les défis liés à la sécurité frontalière en Asie du Sud-Est. Le projet, qui durera



deux ans, vise à renforcer la capacité des administrations à lutter contre le déplacement des individus à risque et contre les divers trafics liés à des activités terroristes en contrôlant mieux le mouvement des marchandises et des personnes.

Un soutien est également offert aux membres dans le cadre d'une activité de recherche axée sur la gestion des frontières fragiles. La gestion de ces frontières nécessite l'adoption d'une stratégie double, tenant compte à la fois des enjeux sécuritaire et économique, deux domaines dans lequel la douane a un rôle naturel à jouer en raison de ses relations avec les commerçants et transporteurs, acteurs économiques majeurs dans plusieurs régions frontalières.

L'OMD a entrepris, avec le soutien de ses membres, plusieurs études de terrain : à la frontière entre la Tunisie et la Lybie, entre le Soudan et le Tchad, la Jordanie et la Syrie, et dans les régions frontalières du nord du Mali, du Nigeria et de la République centrafricaine. En outre, deux ateliers ont rassemblé des experts du Nord, de l'Ouest et du Centre de l'Afrique et du Proche et Moyen-Orient afin de discuter d'un cadre conceptuel et des spécificités du rôle des douanes aux

frontières dites fragiles. Ces rencontres se sont tenues respectivement à Abuja, Nigeria, en décembre 2016, et à Riyad, Arabie Saoudite, en avril 2017.

Enfin, l'OMD a apporté son soutien à la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en participant au projet « Sécurité par collaboration » (SPC ++), une initiative proposée par le Service des douanes du Nigeria et visant à explorer la manière dont les pays de la région pourraient améliorer leur collaboration et partager informations et bonnes pratiques. J'encourage vivement les Membres de l'OMD à reproduire une telle initiative ou à s'en inspirer.

#### **Coopération Douane/ Administration fiscale**

Reprenant certains principes énoncés dans les « Directives visant à renforcer la coopération entre douane et administration fiscale au niveau national », des travaux sont menés afin d'étudier plus profondément les mécanismes d'échange de données entre les deux services (via des systèmes interopérables ou des bases de données communes), ainsi que les activités qu'ils pourraient entreprendre ensemble, en matière de contrôle ou de gestion des risques par exemple.

**Le Secrétariat de l'OMD a élaboré un document prônant l'importance pour un pays de disposer d'une douane dotée de ressources adéquates, point qui doit être pleinement compris par ceux investis de la responsabilité en matière de finance et de budget, ainsi que par des acteurs tels que les organisations financières internationales et les donateurs qui financent l'aide au développement.**

Cette coopération doit être replacée dans le contexte de mobilisation des ressources financières qu'exige la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies. La douane contribue à la perception des taxes indirectes. En fait,

selon le rapport annuel de l'OMD, la part de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et des droits d'accise est plus élevée que celle des droits de douane dans le décompte des recettes recueillies par les douanes. Par conséquent, il est important de mettre en avant les atouts de la douane, découlant de sa présence physique à la frontière, de sa solide expérience dans la gestion des données et du fait que, contrairement à une autorité fiscale, la douane réalise ses contrôles sur base de la transaction, en temps réel.

Dans cette optique, le Secrétariat a élaboré un document prônant l'importance pour un pays de disposer d'une « douane dotée de ressources adéquates », point qui doit être pleinement compris par ceux investis de la responsabilité en matière de finance et de budget (par exemple les ministres des finances), ainsi que par des acteurs tels que les organisations financières internationales et les donateurs qui financent l'aide au développement.

Le document souligne combien il est important de réunir les ressources nécessaires au financement des activités multidimensionnelles que doit entreprendre tout service douanier. Trois sujets sont plus précisément abordés : le recouvrement des recettes en tant que fonction douanière proprement dite, les fonctions douanières qui ne sont pas en rapport avec le recouvrement des recettes mais qui ont un impact sur celles-ci, et, enfin, la nécessité de mettre à profit les spécificités douanières dans un cadre de coopération douane-administration fiscale.

### Lutte contre les flux financiers illicites

Durant la réunion du G20 qui s'était tenue en Chine en 2016, les dirigeants alors présents avaient publié un communiqué sur les flux financiers illicites (FFI), soulignant notamment l'importance de la lutte contre les opérateurs commerciaux recourant à la fausse facturation délibérée, sujet sur lequel il était demandé à l'OMD d'élaborer un rapport d'étude. Le rapport, qui est en cours d'élaboration, comportera trois parties : analyse des FFI découlant des activités commerciales où il est fait recours à la fausse facturation,

bonnes pratiques et recommandation de nature politique.

Dans l'intervalle, suite aux échanges de vues entre les Membres de l'OMD et afin de faire en sorte que le G20 soit tenu au courant des activités de l'OMD en matière de lutte contre les FFI et de l'état d'avancement de ses travaux, un Plan d'action a été mis au point et communiqué à la Présidence allemande du G20 et aux Directeurs généraux des douanes des pays du G20. Il est d'ailleurs fait référence à ce « Plan d'action sur la lutte contre les FFI » et au rapport en préparation dans le « Rapport de situation annuel pour 2017 » que le « Groupe de travail pour le développement » du G20 a approuvé lors de sa réunion en mai 2017.

J'ai également été invité à prendre la parole lors de la « Conférence sur le Partenariat avec l'Afrique » du G20, qui s'est tenue à Berlin au début du mois de juin. J'ai eu l'occasion d'y rencontrer de nombreux acteurs clés, tels que les représentants du Forum africain des administrations fiscales, et de discuter de la manière dont nous pourrions travailler ensemble dans la lutte contre les FFI.

### Mesure de la performance

Dans le cadre de son initiative « Atteindre l'excellence en douane » (AED) qui vise à mesurer le niveau de mise en œuvre par les administrations douanières des outils et normes de l'OMD, le Secrétariat a écrit à tous les Membres de l'OMD leur demandant de bien vouloir remplir le formulaire AED et de le lui communiquer. L'outil de mesure de la performance AED est constitué de 20 indicateurs classés selon les quatre domaines principaux du Plan stratégique de l'Organisation : la sécurité et la facilitation des échanges ; le recouvrement juste et efficace des recettes ; la protection de la société ; et le développement institutionnel et des ressources humaines.

L'initiative a pour objet d'aider les administrations à développer des argumentaires et à présenter aux dirigeants politiques, et à tous autres interlocuteurs internes et externes, leurs progrès en termes de

modernisation douanière reposant sur les outils et instruments de l'OMD. Elle a, en outre, été conçue pour soutenir les administrations en matière de planification et pour faciliter le travail aux Directeurs généraux qui chercheraient à obtenir un appui auprès des décideurs nationaux pour mettre en œuvre les instruments de l'OMD.

À ce jour, 109 membres ont rempli le formulaire AED et l'analyse des réponses se poursuit. L'analyse préliminaire montre l'existence d'un lien de corrélation entre, d'une part, l'adhésion à la CKR et la mise en œuvre du Cadre SAFE, et, d'autre part, le niveau de performance d'une administration.

L'objectif de l'OMD est ici uniquement de permettre une auto-évaluation, et non d'établir un classement des administrations. À ce propos, de nombreux Membres ont fait part de leurs préoccupations sur les initiatives d'autres institutions relatives à la mesure de la performance, telles que le projet « Doing Business » de la Banque mondiale. Suite au débat intervenu lors de la session de décembre 2016 de la Commission de politique générale, le Secrétariat a envoyé à la Banque mondiale une invitation au dialogue sur ce thème mais n'a reçu aucune réponse à ce jour. Parallèlement, les Membres de l'OMD sont priés de fournir davantage de données sur cette question, et notamment des informations détaillées sur leur expérience relative au projet « Doing Business », en vue de nourrir la discussion à venir avec la Banque mondiale. D'autres institutions, qui effectuent aussi des enquêtes de mesure de la performance, ont également été approchées par le Secrétariat.

### Conclusion

L'OMD poursuit ses discussions et continue d'agir sur les questions critiques auxquelles est confrontée la communauté douanière mondiale et que j'ai mises en exergue dans le présent article. D'autres activités sont présentées de façon succincte dans les différents articles ci-après, organisés par Direction de l'OMD. J'espère que vous apprécierez ce résumé de nos activités ainsi que les autres articles figurant dans ce numéro du magazine.



**MORE THAN  
SCREENING**

.....  
ENABLING  
**EFFICIENT**  
**EFFECTIVE**  
**SMART**  
DETECTION



**NUCTECH COMPANY LIMITED**  
**BEIJING · CHINA**

Tel: +8610 50980999

Fax: +8610 62788896

E-mail: [info@nuctech.com](mailto:info@nuctech.com)



[www.nuctech.com](http://www.nuctech.com)



## Questions tarifaires et commerciales

TOUS LES OBJECTIFS stratégiques relatifs aux affaires tarifaires et commerciales ont été réalisés au cours de la dernière année. En témoigne le nombre d'activités entreprises par la Direction en 2016, avec 45 jours de réunions tenus, plus de 4 000 pages de document préparées, plus de 300 questions examinées et plus de 400 décisions prises. En outre, 69 missions ont été réalisées durant l'exercice 2016/2017, représentant à elles toutes 359 jours de mission, soit presque une année.

### Activités transversales : Dossier Recettes et décisions anticipées

L'OMD continue de porter assistance à ses Membres dans la mise en œuvre du Dossier Recettes, qui offre une orientation et des bonnes pratiques en vue d'améliorer le recouvrement des droits et taxes, ainsi que dans la mise en œuvre d'un programme de renseignements contraignants sur le classement et l'origine des marchandises, dispositif exigé par l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de

l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Le Botswana, les Émirats Arabes Unis, l'Éthiopie, le Kenya, la Jamaïque, la Jordanie et Madagascar ont ainsi reçu une aide technique sur ces problématiques lors de séminaires nationaux. Il en a été de même pour les cinq pays membres de l'Union douanière de l'Afrique australe, regroupant le Botswana, le Lesotho, la Namibie, l'Afrique du Sud et le Swaziland, réunis lors d'un séminaire sous-régional.

Les travaux relatifs à la phase III du Plan d'action du Dossier Recettes sont en cours et seront achevés d'ici juin 2018. Ils s'articulent en deux volets : 1/ aider les Membres à utiliser les outils développés au cours de la Phase I et II ; et 2/ développer de nouveaux outils et activités touchant à la coopération douane/administration fiscale, à l'assistance aux pays les moins avancés en matière de certification d'origine, à l'audit a posteriori, aux frontières

fragiles, au contrôle des ressources minérales et aux laboratoires douaniers régionaux.

### Nomenclature et Classement

Dans le cadre de ses travaux visant à l'application uniforme du Système harmonisé (SH), l'OMD a adopté de nombreuses décisions de classement et a multiplié les efforts afin de renforcer les capacités de ses Membres, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de la version 2017 de la nomenclature, l'harmonisation et l'amélioration des méthodes d'analyse des laboratoires des douanes, et la mise en œuvre d'un système de décisions anticipées.

### Parties contractantes et mise en œuvre du SH 2017

La Convention du SH a 156 Parties contractantes, les dernières adhésions étant le Burundi (janvier 2017) et la Palestine (mars 2017). La 6<sup>e</sup> édition du SH est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. À l'heure actuelle, 82 Parties contractantes ont notifié au Secrétariat

avoir mis en œuvre les amendements du SH de 2017 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 et 23 Parties ont indiqué qu'elles le feraient dans le courant de l'année 2017.

### **Accélérer le processus décisionnel**

Le Comité du SH a réouvert l'examen d'un projet de Recommandation du Conseil qui proposait d'amender l'article 8 de la Convention du SH en vue d'accélérer le processus décisionnel du Comité du SH en limitant le nombre de réserves à deux eu égard aux décisions de classification. Lors de leurs sessions de juillet 2017, la Commission de politique générale et le Conseil ont adopté à l'unanimité le projet de recommandation. Bien que cela puisse sembler un petit pas, la résolution de cette question, qui avait été à l'ordre du jour pendant au moins quinze ans, représente un progrès majeur.

### **Décisions de classement et modifications des publications relatives au SH**

Lors de ses 58<sup>e</sup> et 59<sup>e</sup> sessions, le Comité du SH a pris 334 décisions de classement, dont 251 faisaient référence à des dénominations communes internationales (DCI) de produits pharmaceutiques en liaison avec la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur le commerce des produits pharmaceutiques. Il a également adopté 8 amendements à la nomenclature du SH, 42 modifications des notes explicatives du SH, et 44 nouveaux avis de classement. En outre, 11 avis de classement existants ont été révisés et 3 supprimés. Les décisions de classement ainsi que les modifications des Notes explicatives et du Recueil des avis de classement (à l'exception de celles ayant fait l'objet d'une réserve) sont disponibles sur le site web de l'OMD.

### **Assistance technique**

L'assistance en matière de renforcement des capacités dans le domaine du SH est fournie sous la forme de séminaires et d'ateliers nationaux et régionaux concernant la mise en œuvre et l'application uniforme du SH, la modernisation des laboratoires des douanes et de leurs méthodes de travail, et la mise sur pied de systèmes de décisions anticipées sur le classement. En outre, le Secrétariat émet des avis en matière de classement suite à la

soumission d'une demande par un Membre.

Une assistance technique axée sur le SH et les questions connexes, y compris l'infrastructure des laboratoires des douanes et leur méthodologie d'analyse, a été fournie aux administrations douanières d'Albanie, d'Azerbaïdjan, de Bosnie Herzégovine, du Monténégro, du Myanmar, du Pérou, du Tadjikistan, de la Tanzanie, du Zimbabwe, de Samoa, de Serbie, du Soudan, d'Ukraine, d'Uruguay et d'Ouzbékistan.

Le Secrétariat de l'OMD a également fourni une assistance au Comité chargé de la nomenclature et du tarif de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale concernant les travaux de transposition du Tarif extérieur commun de la Communauté vers l'édition 2017 du HS.

Un atelier, visant à permettre aux laboratoires des douanes de la région Asie-Pacifique de partager leurs bonnes pratiques en matière d'analyse, a eu lieu en novembre 2016 au Laboratoire central des douanes à Kashiwa, au Japon. Vingt-neuf laboratoires des douanes représentant 23 pays ont participé à l'événement.

Un atelier sur le contrôle des ressources minières a rassemblé, en mai 2017, des représentants des administrations douanières et des institutions chargées des ressources minières de la République démocratique du Congo, du Nigéria, de l'Afrique du Sud, de la Tanzanie, de la Zambie et du Zimbabwe. L'objectif était de favoriser la coopération et la constitution de réseaux entre les deux organismes au niveau national ainsi que la mise en place de contrôles efficaces sur le commerce des minéraux, contrôles qui requièrent une analyse appropriée des produits afin de mieux les valoriser (recouvrement des recettes) et de mieux en déterminer l'origine (lutte contre les activités d'extraction illégales).

Avec le soutien de la JICA, un atelier sur les amendements du SH 2017 et les outils développés dans le cadre du Dossier Recettes de l'OMD a eu lieu en novembre 2016 à Nairobi, au Kenya, à l'attention des maîtres formateurs

de cinq administrations douanières d'Afrique de l'Est.

À l'invitation du Secrétariat de l'Organisation des douanes d'Océanie, l'OMD a également dispensé une formation sur le SH 2017 lors d'un atelier réunissant des douaniers représentant 15 administrations douanières de la région.

L'OMD a également été invitée par l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques pour présenter le rôle joué par l'OMD dans le contrôle du commerce des produits chimiques aux participants du Programme des scientifiques associés, programme ouvert aux pays en développement qui vise à renforcer leurs capacités en offrant une formation en chimie et génie chimique.

Quant aux avis en matière de classement, 127 ont été fournis par le Secrétariat durant l'exercice 2016/2017.

### **Valeur**

L'OMD poursuit ses efforts visant à aider ses membres à appliquer uniformément l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane (l'Accord), en particulier en fournissant des orientations sur la manière de gérer la valeur en douane dans un environnement commercial de plus en plus complexe.

### **Examen des questions**

L'examen d'une question relative à la « condition de la vente, données objectives et quantifiables » - savoir si une redevance payée dans le cadre d'un accord de franchise peut être ajoutée à la valeur en douane d'intrants importés utilisés dans la fabrication d'un produit fini - a abouti à l'adoption de l'Avis consultatif 4.17 (voir article page 7).

L'examen d'une question technique portant sur « les transactions entre parties liées dans le cadre de l'Accord et la détermination du prix de transfert » a abouti à l'élaboration d'un projet d'étude de cas qui devrait être adopté à l'automne 2017. L'étude de cas illustre un scénario dans lequel la douane prend en compte les informations relatives aux prix de transfert pour établir la valeur en douane.

Le Comité technique n'ayant pu parvenir à un consensus à leur égard, deux questions ont été placées dans la Partie III de l'Aperçu général des questions techniques d'évaluation en douane (questions soulevées, en attente de travaux futurs). Ces questions font référence :

- au droit de marketing international - savoir si le paiement d'un droit de marketing international est passible de droits.
- à l'interprétation de l'expression « jusqu'au port ou lieu d'importation » utilisée dans les articles 8.2 a) et 8.2 b) de l'Accord.

Le Comité technique poursuivra l'examen des questions techniques relatives :

- à l'examen des circonstances propres à la vente au sens de l'Article 1.2 a) - marchandises produites dans différents pays ;
- à l'évaluation des marchandises importées achetées lors de « ventes flash » - quelle méthode d'évaluation il convient d'appliquer aux marchandises achetées lors de telles ventes lorsque le prix est largement inférieur au prix du marché courant.
- à l'utilisation de la documentation des prix de transfert en vue d'examiner les transactions entre parties liées conformément à l'article 1.2 a) de l'Accord - cas où, en examinant les circonstances propres à la vente, la douane parvient à une conclusion différente de celle énoncée dans une étude sur la détermination du prix de transfert élaborée sur la base de la méthode transactionnelle de la marge nette.

#### **Assistance technique**

Des ateliers nationaux sur la valeur en douane ont été organisés au Kazakhstan, en Moldavie, en Thaïlande et en Tanzanie. Deux ateliers régionaux ont été organisés respectivement pour la région Afrique orientale et australe et la région Asie-Pacifique, tandis qu'un atelier sous-régional a été organisé pour

les douaniers d'Haïti et de la République dominicaine.

En outre, une mission de diagnostic du système de contrôle de l'évaluation en douane et d'évaluation des compétences en la matière a été réalisée au Burkina Faso et un atelier de formation des formateurs dans le domaine de l'évaluation en douane s'est tenu au profit de douaniers du Nigeria et du Ghana.

En coopération avec la JICA, l'OMD a également organisé un atelier pour 30 maîtres formateurs en évaluation en douane provenant de cinq administrations douanières d'Afrique de l'Est. L'atelier visait à renforcer leurs connaissances et leurs compétences de formateurs, ainsi qu'à finaliser des études de cas qui pourront être utilisées par les formateurs à l'avenir pour former tant leurs collègues douaniers que les courtiers en douane.

Dans le cadre d'une série d'ateliers régionaux conjoints menés par l'OMD et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur l'évaluation en douane et les prix de transfert, deux rencontres ont été organisées pour les pays du Nord de l'Afrique, du Proche et Moyen-Orient, d'Europe et d'Afrique occidentale et centrale. Ces ateliers ont permis aux agents des administrations douanières et fiscales de comprendre leur domaine de compétence respectif et de discuter de la manière dont ils pourraient coopérer pour améliorer le recouvrement des recettes.

L'OMD a également participé à un atelier sur l'évaluation en douane et la fraude organisé par l'Unité technique d'Agadir de Tunis pour 25 fonctionnaires des administrations douanières d'Égypte, de Jordanie, du Maroc et de la Tunisie. Enfin, des ateliers conjoints OMC-OMD sur l'évaluation en douane ont également été organisés au Honduras et à Saint-Vincent-et-les Grenadines pour des représentants des secteurs privé et public.

#### **Règles d'origine**

L'OMD continue d'aider les administrations douanières à

comprendre, gérer et mettre en œuvre les règles d'origine dans un contexte de prolifération des accords commerciaux régionaux.

#### **Conférence mondiale sur l'Origine**

En collaboration avec l'Union africaine et avec le financement du Service des douanes coréen, l'OMD a organisé sa première Conférence sur l'origine à Addis-Abeba, en Éthiopie, les 3 et 4 mai 2017. L'événement a permis de stimuler l'échange de connaissances en matière d'origine entre représentants du secteur public, du secteur privé et du milieu universitaire. Le Recueil sur l'origine, qui compile tous les instruments et outils développés par l'OMD sur le sujet, y a été présenté.

#### **Assistance technique**

Dans le cadre des activités de renforcement des capacités en matière d'origine préférentielle, ont été organisés un atelier régional pour les pays d'Afrique occidentale et centrale, un atelier sous-régional pour les membres de la Communauté des Caraïbes, et des ateliers nationaux au Cameroun, en Palestine et en Ukraine.

L'OMD a également organisé un atelier sur la mise à jour des règles d'origine préférentielles juste après la 35<sup>e</sup> session du Comité technique sur les règles d'origine de l'OMD et a fourni une assistance dans ce domaine aux administrations douanières membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), les aidant plus spécifiquement à mettre à jour leurs règles d'origine propres au produit par rapport à la dernière édition du SH et utilisant pour ce faire le « Guide de l'OMD aux fins de la mise à jour technique des règles d'origine préférentielles ». Les administrations des douanes de l'ASEAN ont également bénéficié d'un atelier axé sur la certification et sur l'élaboration d'un système de renseignements contraignants sur l'origine.

Les experts de l'OMD ont également participé aux événements suivants :

- un atelier pour les pays arabes organisé en décembre 2016 par la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie

occidentale, traitant, entre autres, de dispositions de cumul, de l'évolution des règles d'origine paneuropéennes (les pays arabes méditerranéens sont parties à la Convention pan-euro-méditerranéenne) et des progrès accomplis dans le cadre du grand accord de libre-échange arabe (GAFTA).

- une réunion organisée en septembre 2016 par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) concernant la mise en œuvre de la Décision de Nairobi de 2015 relative à l'accès préférentiel au marché pour les pays les moins avancés (PMA) ;
- un atelier sur la mise à jour technique des règles d'origine préférentielles organisé par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) pour les responsables thaïlandais du Département de la douane, du Département du commerce extérieur et du Département de la négociation commerciale.

#### **Accréditation des experts**

En réponse à la demande croissante d'assistance technique portant sur la mise en place de l'infrastructure requise aux fins des décisions anticipées, le Secrétariat de l'OMD a intensifié ses activités en matière d'accréditation des experts en origine. Un atelier d'accréditation pour les experts des pays anglophones d'Afrique a été organisé en mars 2017. Dès qu'un financement sera disponible, un nouvel atelier sera organisé pour les experts francophones.

#### **Harmonisation des règles d'origine non préférentielles**

Les Membres de l'OMC ayant des points de vue extrêmement divergents quant à la nécessité d'établir des règles d'origine non préférentielles harmonisées et quant aux avantages de telles règles, aucune négociation spécifique sur le Programme de travail relatif à l'harmonisation ne s'est tenue à Genève en 2016 et au cours du premier semestre de 2017.

#### **En savoir +**

[hs@wcoomd.org](mailto:hs@wcoomd.org)

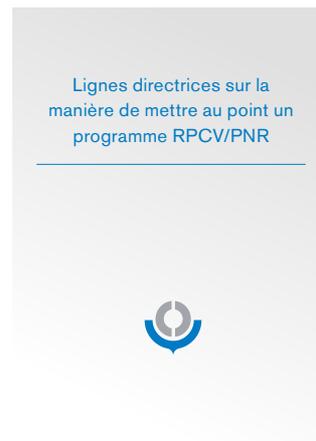
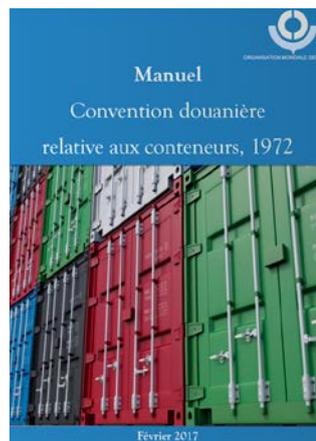
[valuation@wcoomd.org](mailto:valuation@wcoomd.org)

[origin@wcoomd.org](mailto:origin@wcoomd.org)



# Procédures et facilitation

## Nouvelles publications



## Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges

L'ACCORD SUR LA Facilitation des échanges (AFE) de l'OMC est entré en vigueur le 22 février 2017. Parmi les dernières mesures prises par l'OMD touchant à la facilitation du commerce et à la mise en œuvre de l'AFE au titre de son Programme Mercator figurent :

- l'ajout au « Guide de mise en œuvre de l'AFE », élaboré par l'OMD, de nouveaux outils et bonnes pratiques, tels que la version révisée du Recueil sur le guichet unique (article 10.4), le Manuel sur les procédures de

perfectionnement actif et passif (article 10.9), les Directives sur le transit (article 11). En outre, des Directives sur les agents en douane (article 10.6) sont en cours d'élaboration.

- la réalisation de missions nationales et régionales d'assistance technique et de renforcement des capacités dans plusieurs domaines de premier plan, par exemple, la gestion des risques, la mise en œuvre de programmes d'opérateur économique agréé (OEA), les procédures de transit, le Guichet unique (GU), l'utilisation de

l'Étude sur le temps nécessaire à la mainlevée ou encore les dispositions de la Convention de Kyoto révisée (CKR).

- l'organisation des réunions du Groupe de travail de l'OMD sur l'AFE et de sessions jointes avec le Comité technique permanent et le Comité du renforcement des capacités.
- la finalisation d'une seconde série d'ateliers régionaux dans chacune des six régions de l'OMD sur les aspects techniques de la mise en œuvre de l'AFE.

- le développement du réseau de Conseillers du Programme Mercator (CPM – conseillers qui sont chargés de superviser la mise en œuvre de l'AFE dans les pays dont ils ont la charge), et l'organisation d'un atelier dédié aux CPM en juin 2017.
- l'élaboration d'un document contenant la liste des enseignements tirés durant les projets de mise en œuvre de la norme PNRGOV afin d'aider les compagnies aériennes et les pouvoirs publics à planifier une telle initiative ;
- l'approbation d'un modèle opérationnel pour la mise en œuvre du programme Mercator afin d'optimiser l'assistance technique fournie aux Membres ;
- la réalisation d'une enquête afin d'établir quelles versions du message PNRGOV étaient utilisées et quelles versions les utilisateurs envisageaient de mettre en œuvre à l'avenir.
- le développement d'une analyse détaillée de l'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans le cadre de la mise en œuvre de l'AFE.

### Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et Dossier Passager (PNR)

L'OMD continue à élaborer, actualiser et promouvoir les directives applicables aux RPCV-PNR, et leurs annexes techniques, en collaboration avec l'Association du transport aérien international et l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Parmi les derniers travaux figurent :

- la mise à jour du « Récapitulatif de haut niveau sur les renseignements concernant les voyageurs » ;
- la mise à jour du « Guide de mise en œuvre du message CUSRES » ;
- la mise à jour de la version 16.1 du Guide de mise en œuvre du message PNRGOV XML et du schéma XML qui lui est associé ;
- la mise à jour de la version 16.1 du Guide de mise en œuvre du message PNRGOV EDIFACT ;
- la publication d'une version retravaillée du document « PNRGOV - Principes, exigences fonctionnelles et exigences propres au secteur » ;

Concernant les RPCV, si la norme EDIFACT existante pour ces données, à savoir la norme « PAXLST pour les RPCV », est la méthode préférée pour transmettre les données des RPCV aux pouvoirs publics, un message RPCV reposant sur le format XML est en cours d'élaboration afin d'éviter qu'un format XML non standardisé ne soit développé par les pays désireux d'avoir la capacité de recevoir les RPCV sous différents formats.

Par ailleurs, l'OMD s'efforce de faire connaître les « Orientations relatives à l'utilisation des PNR/RPCV » qui visent à aider les Membres à utiliser les informations sur les passagers à des fins de profilage et d'évaluation des risques, ainsi que les « Lignes directrices sur la manière de mettre au point un programme RPCV/PNR » nouvellement mises au point.

Concernant l'assistance technique fournie aux Membres, les experts de l'OMD ont participé à deux ateliers nationaux en Azerbaïdjan et au Paraguay afin d'apporter leur savoir-faire à ces pays et d'initier des discussions au niveau national entre représentants de la douane, d'autres services gouvernementaux et du secteur aéronautique. Ils ont également organisé un atelier régional pour les pays d'Europe de l'Est - Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Tadjikistan et Ukraine

- pour les sensibiliser au problème du contrôle des passagers et discuter de l'utilisation des données des passagers, de renforcement des capacités et des défis liés à la mise en œuvre d'un programme RPCV / PNR.

### Opérateurs économiques agréés (OEA)

Le Recueil sur les OEA a été mis à jour et une nouvelle publication, le « Guide de l'auditeur OEA », a vu le jour. Le guide fournit des conseils pratiques concernant le processus de validation des OEA et vise à promouvoir des pratiques normalisées. Il énonce les éléments essentiels de la procédure et liste un ensemble de compétences dont les douaniers chargés de réaliser des validations devraient être dotés.

Le projet CREATE, financé par la Suède et visant à aider la Communauté de l'Afrique de l'Est avec le développement et le déploiement d'un programme OEA régional, est presque terminé. Dans le cadre de ce projet, les OEA régionaux sont mutuellement reconnus dans tous les États partenaires et bénéficient d'avantages communs uniformes. 46 entreprises ont déjà obtenu le statut. Elles gèrent environ 5,6 % des transactions effectuées dans le CAE en termes de valeur - environ 1 milliard de dollars par mois. Les inspections effectuées sur leurs expéditions ou les contrôles sur leurs transactions n'ont conduit à aucune procédure contentieuse jusqu'à présent.

### Gestion du renseignement douanier

#### Modèle de données de l'OMD

71 pays ont confirmé la conformité de leurs systèmes d'information au Modèle de données et des projets impliquant la mise en œuvre du Modèle sont en cours dans 50 pays. Un tableau récapitulatif la situation de l'ensemble des Membres en matière d'adoption du Modèle et témoignant de son utilisation croissante est disponible sur le site web de l'OMD.

Les travaux relatifs à la mise au point de la version 3.7.0 du modèle de données de l'OMD progressent et la nouvelle version sera prête à être publiée en décembre 2017. Elle comprendra notamment une version améliorée de « Mon Dossier d'information (DI) » et des éléments de données nouveaux ou mis à jour. Une feuille de calcul sera utilisée pour publier les nouveaux Dossiers d'information, au lieu d'un document Word, par souci de commodité pour les utilisateurs devant cartographier leurs exigences en matière de données par rapport au Modèle de données de l'OMD.

Concernant l'assistance technique, les experts de l'OMD :

- ont aidé la Commission européenne à développer les messages EDIFACT et XML qui seront utilisés dans le cadre de son prototype de guichet unique maritime européen.
- ont fourni assistance aux experts de pays membres du Mercosur dans leurs efforts visant à développer un jeu de données communs pour les déclarations douanières des États membres de ce bloc régional (Argentine, Brésil, Paraguay et Uruguay) afin de faciliter l'échange d'informations.
- ont organisé un atelier pour les experts en informatique de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso, du Togo, du Sénégal et du Ghana afin qu'ils sachent élaborer des messages en se basant sur le modèle de données de l'OMD. L'objectif est notamment de rendre ces administrations à même de développer des messages électroniques harmonisés et normalisés et de leur permettre d'atteindre leurs objectifs en matière d'interconnexion des systèmes informatiques et, surtout, de gestion des opérations de transit.
- ont réalisé un atelier national au Pakistan pour aider l'administration douanière à aligner ses exigences en matière de données au Modèle de données de l'OMD.

#### **Guichet unique (GU)**

Le Recueil « Comment construire un environnement de Guichet unique » a été mis à jour et renommé « Construire

un environnement de Guichet unique ». La version actualisée décrit les différents aspects d'un guichet en mettant l'accent sur les rôles des organismes de réglementation à la frontière et du secteur privé dès les premiers stades de développement. Les améliorations apportées sont à la fois structurelles et rédactionnelles, certaines parties ont été revues et de nouvelles développées. Parmi les nouveaux sujets abordés figurent la qualité des données, la gestion intégrée des risques, les partenariats public-privé, la gestion de la performance ou encore la durabilité.

Les experts de l'OMD ont aussi contribué au développement d'outils liés au guichet unique, tels que la « Note technique du Centre des Nations Unies pour le Commerce Électronique sur la terminologie relative au guichet unique et à d'autres plateformes électroniques ». Ils ont en outre participé à différents forums, ont soutenu la mise en œuvre de solutions de guichet unique et ont encouragé l'utilisation des normes et outils de l'OMD, tels que le Modèle de données 3.6 ou les Directives de Kyoto sur la TIC, dans la construction d'un tel environnement. Ils ont notamment participé à des séminaires nationaux en Égypte, en Jordanie, au Liban et en Ukraine, préparant le terrain pour la mise en place d'environnements de guichet unique dans ces pays.

#### **Inspection non intrusive**

Les membres du Groupe d'experts techniques en matériel d'Inspection non intrusive (INI) poursuit ses travaux concernant la mise au point d'un format standard international pour les images obtenues par scanographie et leurs métadonnées, dit « format de fichier uniformisé » (ou UFF – Unified File Format). Le projet se trouve actuellement en phase 2 et les fournisseurs de systèmes d'INI procèdent en ce moment au développement de l'architecture de l'UFF et d'une plateforme de test.

Les « lignes directrices pour l'acquisition et le déploiement de matériel d'imagerie/d'inspection non intrusif » ont été mises à jour étant



donné que de nouvelles technologies sont entrées sur le marché depuis leur première publication en 2011. Elles abordent maintenant les quatre types de technologies émergentes : scanographie par rayonnement neutronique, tomographie par rayons cosmiques, analyse des vapeurs et tomographie.

#### **Carnet eATA**

Le Groupe de travail sur le Carnet ATA électronique, qui regroupe des représentants de l'OMD, de ses administrations membres et de la Chambre de commerce internationale, a développé un « Bloc utilitaire » eATA fondé sur le concept d'un système décentralisé. Le Groupe va désormais s'attacher à comparer les systèmes centralisés et décentralisés et à étudier l'impact respectif de chacun des systèmes.

#### **Douane numérique**

L'OMD a mis à jour le « Modèle de maturité numérique » qui offre une feuille de route aux administrations quel que soit leur niveau de maturité en termes de mise en œuvre des TIC. Des activités et processus nouveaux ont été ajoutés dans chacun des « segments de maturité » identifiés par le Modèle. En outre, une analyse détaillée de l'utilisation des technologies de



l'information et de la communication dans le cadre de la mise en œuvre de l'AFE a été réalisée.

En ce qui concerne l'assistance technique, l'OMD, dans le cadre de son programme Mercator, organise des ateliers régionaux sur la douane numérique et le commerce électronique pour chacune des régions de l'OMD. Ces ateliers visent à améliorer les connaissances et à renforcer les capacités des administrations douanières en matière d'utilisation des technologies modernes. Quatre ateliers ont déjà été organisés pour les régions Europe, Asie/Pacifique, Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient, et Afrique occidentale et centrale.

### Trafic postal

L'OMD travaille en étroite collaboration avec l'UPU sur des thèmes d'intérêt commun, parmi lesquels, principalement, les échanges de données par voie électronique, la sûreté de la chaîne logistique postale, le commerce en ligne, et la qualité des données dans les formulaires CN 22 et 23. Les directives sur le trafic postal (Annexe spécifique J.2) de la CKR ont été mises à jour et approuvées par le Comité de gestion de la CKR.

En juillet 2016, l'UPU et l'OMD envoyaient une lettre conjointe à l'ensemble des administrations des douanes et des opérateurs postaux désignés, les priant instamment de considérer comme prioritaire la mise en œuvre de l'échange de données électroniques préalables entre la poste et la douane à l'échelon national, en ayant recours pour ce faire aux messages EDI douane-poste normalisés.

Les deux organisations ont également entrepris en mai 2017 de mener ensemble une enquête afin de vérifier le niveau de préparation des opérateurs postaux désignés et des administrations des douanes s'agissant de la saisie, de l'échange et de l'utilisation des données sous format électronique. Les résultats de l'enquête, qui sont en cours d'analyse, serviront de base à l'élaboration de lignes directrices sur l'établissement d'une interface électronique entre poste et douane au niveau national, ainsi qu'à la planification d'activités de renforcement des capacités.

Les deux organisations ont également mis sur pied un atelier douane-poste pour les pays d'Amérique latine en Uruguay en août 2016 avec des représentants des administrations

des postes et des douanes de 17 pays de la région. Les représentants des douanes et des postes de chaque pays ont convenu d'explorer la possibilité de signer un protocole d'accord entre entités au niveau national ainsi que d'établir un comité de contact au niveau national pour formaliser la coopération si aucun mécanisme de consultation n'était déjà en place. Quelques pays ont mentionné qu'ils effectuent déjà des tests concernant l'échange de données électronique entre les postes et les douanes, ou envisagent de le faire. Les autres ont convenu d'examiner la possibilité d'échanger de l'information électronique préalable. Un autre atelier a eu lieu en Australie, en mai 2017, pour les administrations douanières et les opérateurs postaux de la région Asie-Pacifique. Il s'agissait ici encore d'aider les opérateurs douaniers et postaux à élaborer ou à affiner des plans relatifs à l'échange de données électroniques anticipées et de stimuler les actions concrètes de mise en œuvre.

### Commerce électronique

Le Groupe de travail de l'OMD sur le commerce électronique, ainsi que ses quatre Sous-Groupes, ont entrepris des travaux dans les quatre axes de travail identifiés, à savoir la facilitation des échanges et la simplification des procédures, la sûreté et la sécurité, le recouvrement des recettes et la mesure et analyse. L'objectif est de mettre au point des recommandations, directives ou un cadre concernant le commerce électronique transfrontalier, de collecter et diffuser les bonnes pratiques ou les initiatives intéressantes, et d'améliorer ou de mettre à jour les instruments et outils de l'OMD pertinents.

Sur la base d'une enquête réalisée auprès de ses Membres, l'OMD a publié récemment un « Rapport d'étude sur le commerce électronique transfrontalier » qui analyse comment les administrations des douanes traitent les transactions émanant du commerce électronique transfrontalier et font face aux défis créés par le nombre croissant d'envois de faible valeur et de petits envois. Dans le prolongement de ce rapport, des études de cas nationales ont été élaborées et

publiées sur la page web de l'OMD dédiée au commerce électronique.

Dans un souci de promotion des outils et du travail réalisé par l'OMD, les experts de l'OMD ont participé à plusieurs événements, et notamment à la Semaine du commerce électronique organisée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à Genève en avril 2017.

### Rôle de la douane dans les opérations de secours en cas de catastrophes naturelles

L'OMD et des représentants d'administrations douanières ont participé à la semaine des réseaux et partenariats humanitaires 2017, organisée par le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires. Plusieurs sessions abordant le rôle de la douane ont été

organisées au cours de cet événement, donnant l'occasion à l'OMD d'y présenter ses outils et ses initiatives dans le domaine de la gestion des secours en cas de catastrophe naturelle. Les administrations douanières participantes, les acteurs humanitaires et les représentants du secteur privé ont aussi pu y discuter des défis liés aux opérations de secours et comment y remédier.

Les activités menées dans le cadre du projet « Douane : réagir face aux crises épidémiques » (C-RED) financé par le ministère néerlandais des Affaires étrangères ont débuté. Dans le cadre du projet, un soutien est fourni aux administrations douanières d'Afrique de l'Ouest qui ont été principalement affectées par l'épidémie d'Ebola, à savoir la Guinée, le Libéria, le Mali, le Nigéria, le Sénégal et la Sierra

Leone, de sorte qu'elles soient mieux préparées à soutenir la lutte contre les maladies épidémiques et les catastrophes naturelles. Un atelier régional a été organisé pour permettre à ces pays de discuter des défis existant au niveau régional et national ainsi que des solutions pouvant faciliter l'importation et le transit des biens de secours humanitaires en période de crise en fonction des meilleures pratiques nationales, régionales et internationales. Les experts de l'OMD ont également commencé à fournir à chacun des pays un soutien propre axé sur l'analyse et la révision du cadre juridique et le développement de modes opératoires liés au dédouanement des articles de secours.

**En savoir +**  
[facilitation@wcoomd.org](mailto:facilitation@wcoomd.org)



## Une centralisation efficace de votre tarification douanière et classification des contrôles à l'exportation – globalement

**La détermination et l'utilisation régulière de la tarification douanière exacte et/ou de la classification du contrôle** des exportations pour un produit est la tâche la plus fondamentale et souvent la plus difficile du commerce international. C'est une composante essentielle de la conformité de l'entreprise et le facteur-clé déterminant pour le calcul des droits de douane et l'application correcte des règles d'origine.

L'une des erreurs les plus fréquentes dans une vérification des douanes est l'utilisation de classifications incohérentes pour le même produit - une victoire facile pour les autorités et une marque noire souvent coûteuse pour l'entreprise impliquée.

**MIC CCS vous facilite la détermination**, la validation ainsi que l'affectation de la tarification douanière & la classification du contrôle des exportations - de façon rentable et conformément aux tarifs douaniers nationaux et aux listes de biens du contrôle des exportations. Ce logiciel vous permet en particulier de contrôler de façon générale tout le processus de tarification et de classification des produits au niveau mondial. Vous voulez en savoir plus sur MIC CCS? Contactez nous s'il vous plaît:

**MIC**  
 Tel.: +43(0)732-778496  
[sales@mic-cust.com](mailto:sales@mic-cust.com)

**mic** managing  
 international  
 customs & trade compliance



## Renforcement des capacités

### Soutien consultatif stratégique

CE DOMAINE D'ACTIVITÉS comprend l'évaluation des besoins au travers des missions de diagnostic, l'élaboration de plans stratégiques, la mise en œuvre des normes de l'OMD et le suivi régulier des indicateurs de performance. Durant l'exercice 2016/2017, 45 missions de soutien à la planification stratégique ont été réalisées. Parmi les principaux outils de l'OMD utilisés dans le cadre de ces actions figurent le Cadre de diagnostic, le Diagnostic de gestion des risques, le Diagnostic de gestion des ressources humaines, l'outil d'évaluation institutionnelle et d'autres outils portant sur l'analyse organisationnelle.

### Plans de mise en œuvre Mercator

Depuis son lancement en juin 2014, le programme Mercator est devenu une initiative stratégique visant à aider les gouvernements à mettre en œuvre l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) de manière uniforme en appliquant les instruments et les outils de l'OMD, les dispositions de l'AFE se rapportant, dans une large mesure, aux procédures douanières.

Au cours de la période 2016/2017, des « plans de mise en œuvre Mercator » ont été développés dans les pays suivants : Afghanistan, Afrique du Sud, Bangladesh, Burundi, Cuba, République dominicaine, Éthiopie, Guinée, Lesotho, Malawi, Namibie, Ouganda, Rwanda, Sierra Leone, Soudan, Swaziland et Zimbabwe. Dans le cadre de ces plans, qui établissent des engagements pluriannuels dans divers domaines techniques et organisationnels, plus de 40 missions ont été menées. Le recours à une planification pluriannuelle axée sur les résultats prend de l'importance dans la façon dont l'Organisation aborde l'assistance technique. Des experts provenant de pays en développement et développés ont joué un rôle central dans la réalisation des missions Mercator, s'appuyant sur des points de contact établis dans tous les pays bénéficiaires.

Pour gérer la mise en œuvre de ces plans ainsi que les demandes des Membres en matière de renforcement des capacités lié à l'AFE, l'OMD s'appuie sur les conseillers du Programme Mercator (CPM). Le premier atelier réunissant 19

de ces conseillers s'est tenu avec pour objectif le partage d'expériences et de vues sur le programme et la manière de l'améliorer. Il s'est agi notamment de discuter du processus d'accréditation, du travail de préparation des missions, de la dynamique des pays, du travail post-mission. Afin d'aider davantage les CPM et autres experts de l'OMD concernés, l'OMD a élaboré un Manuel. Il est également prévu d'organiser des forums réguliers où les experts pourront échanger idées, expériences et meilleures pratiques.

### Développement des ressources humaines

#### E-learning

La plate-forme e-learning CLiKC ! contribue aux activités de renforcement des capacités en offrant notamment des services relatifs à la préparation d'événements, tels que des ateliers de formation ou d'accréditation, ainsi qu'à la communication entre participants. Une mise à jour majeure de la plate-forme a été effectuée fin 2016. Elle est désormais à la pointe de la modernité

et offre de nouvelles possibilités aux coordinateurs nationaux. En outre, la navigation y est plus simple et plus conviviale et des fonctions améliorées de vidéoconférence et d'hébergement des vidéos sont disponibles permettant d'améliorer les cours donnés en ligne.

Un cours e-learning sur la mise en œuvre de l'AFE de l'OMC est désormais disponible en anglais, français et espagnol. Les cours sur le contrôle a posteriori, la gestion des risques, la gestion coordonnée des frontières, et la CKR ont été traduits en arabe et amharique.

#### ***L'Académie virtuelle d'orientation douanière***

Les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sessions de l'Académie, initiative qui vise à donner aux fonctionnaires des douanes ayant moins de quatre années de service une possibilité unique de se former pendant 14 semaines, se sont tenues en juillet 2016 et mars 2017 respectivement. Les sessions ont réuni 63 participants de 50 administrations différentes. La formation porte sur les compétences douanières de base, les principes des procédures et pratiques de dédouanement, les normes et conventions internationales et la façon dont elles peuvent être appliquées sur le lieu de travail. Les participants ont suivi quatre modules obligatoires et deux optionnels, et ont été accompagnés d'un tutorat en ligne sur la plate-forme CLiKC !. Au terme des activités et de l'évaluation, 51 participants ont obtenu un certificat, sept d'entre eux avec mention.

#### ***Programme de bourse***

L'optique de ce programme est d'accompagner les administrations douanières dans leur développement organisationnel en dotant des fonctionnaires, sélectionnés pour leurs potentiels d'évolution au sein de leur structure, des connaissances techniques et capacités liées aux actions de réforme et de modernisation de leur administration. Trois sessions ont été organisées entre juillet 2016 et juin 2017 pour les locuteurs anglophones, francophones et hispanophones. Elles ont réuni 43 agents sur une période de six semaines chacune. Le calendrier des sessions à venir, ainsi que les détails

concernant la procédure de sélection, sont disponibles sur le site de l'OMD.

#### ***Programme d'études***

Dix fonctionnaires ont suivi le programme Finances publiques de l'Institut universitaire national d'études politiques (GRIPS) de Tokyo, Japon, et 10 fonctionnaires le programme Gestion stratégique et droits de propriété intellectuelle (DPI) de l'Université Aoyama Gakuin de Tokyo, Japon.

#### ***Programme de développement de carrière***

Le programme est une initiative soutenue par la Douane japonaise qui permet à quelques candidats provenant de pays en développement et retenus à l'issue d'une procédure de sélection de travailler sur une période de 10 mois au sein du Secrétariat de l'OMD en tant qu'experts associés. Ont participé au programme, durant l'exercice 2016/2017, 10 douaniers originaires d'Angola, du Bangladesh, du Belize, du Bénin, du Cambodge, de la Guinée, du Mexique, de la Mongolie, du Sénégal et de l'Ukraine. Leur participation aux travaux de l'OMD a permis à leurs administrations, notamment celles où aucune des langues officielles de l'OMD n'est parlée, d'améliorer leur communication avec le Secrétariat. Elle leur a permis, en outre, de gagner en expérience et de renforcer leurs expertises. Quant au Secrétariat, il a gagné en diversité.

#### ***Programme sur le leadership et le perfectionnement du personnel d'encadrement***

Huit ateliers ont été organisés pendant l'exercice 2016/2017, et quatre de plus ont été menés dans le cadre du programme de bourses et du programme de développement de carrière. Une formation régionale a en outre été organisée dans le cadre du « Programme de formation des cadres en Administration des affaires et en gestion douanière » - un programme de sept semaines visant à fournir des approches théoriques et des informations pratiques sur la douane et le commerce international, financé par le Service des douanes coréen.

En outre, quatre administrations ont bénéficié d'une « retraite pour

dirigeants », activité qui vise à accroître la capacité des cadres de direction à faire preuve de leadership dans la mise en œuvre de réformes et de projets de modernisation. Un large éventail de sujets y est discuté, tels que la vision, la gestion stratégique, la négociation, la gestion des personnes, la gestion du changement et la communication stratégique et personnelle (voir page 37).

L'impact de ces activités a été mesuré grâce à un nouvel outil permettant de suivre les progrès accomplis. Une évaluation à 360 degrés est réalisée six mois après la participation à un atelier ou à une retraite. Les résultats montrent que plus de 80 % des participants bénéficient de façon durable à l'activité, et, qu'après une demi-année, ils ont amélioré de manière tangible et visible leurs compétences en leadership et en gestion, leurs attitudes et leurs comportements. Après ajustement, cet outil de suivi sera utilisé dans le cadre d'autres programmes de renforcement des capacités.

#### ***Outil de diagnostic relatif au développement du personnel***

L'outil a été conçu pour servir de guide pratique aux administrations désireuses d'évaluer leurs politique, stratégie et processus de gestion des RH. Bien que l'outil de diagnostic puisse être utilisé de manière autonome dans sa forme simplifiée par les équipes en charge de la modernisation des RH au sein de leurs administrations, les Membres peuvent aussi bénéficier d'un accompagnement, notamment d'une mission de l'OMD. Cinq administrations ont reçu une telle assistance dans le cadre du Projet de modernisation des administrations des douanes d'Afrique de l'Ouest (MADAO). Elles ont depuis élaboré et approuvé leurs feuilles de route respectives pour la modernisation de leur gestion des RH, et quatre des cinq Membres ont déjà mis en place un Comité de modernisation des RH.

#### **Nouveaux outils et instruments**

##### ***Dossier sur l'atelier de gestion de projet***

Le moteur de la réforme douanière continue d'être l'AFE de l'OMC, et son entrée en vigueur devrait entraîner un



accroissement du nombre des projets mis en œuvre par les pays qui s'efforcent de satisfaire à ses dispositions. Afin de soutenir ses membres, l'OMD a élaboré, en anglais et en français, le programme d'un atelier de cinq jours portant sur la gestion de projet et reposant sur les principes du Recueil sur le renforcement des capacités.

Depuis juillet 2017, les membres peuvent ainsi bénéficier d'une formation qui sera pilotée en Gambie et au Burkina Faso cet automne. La formation, qui a été développée dans le cadre du Projet MADA0 financé par la Suède, porte sur le cadre organisationnel requis pour une application effective de la gestion de projet des mesures de réforme. Elle présente aux participants toutes les phases du cycle de vie de la gestion de projet, à savoir le lancement du projet, sa planification, sa mise en œuvre (exécution, suivi, contrôle) et sa clôture. Elle est destinée aux fonctionnaires

chargés de concevoir, d'exécuter et d'évaluer les mesures de réforme et de modernisation douanières.

#### **Dossier formation des formateurs**

Afin d'assurer le développement continu des compétences du personnel, il est important de pouvoir compter sur une masse critique d'experts qui puissent servir de formateurs et partager leurs connaissances pour favoriser le développement professionnel de leurs pairs. Dans le cadre du projet MADA0 financé par la Suède, l'OMD a révisé en profondeur son « Dossier formation des formateurs » prévu pour la réalisation d'un atelier de 5 jours se concentrant sur : l'importance du développement des compétences pour les organisations, le cycle d'apprentissage des adultes, la façon de développer des modules de formation, la façon de planifier et dispenser des sessions de formation et d'évaluer une activité de formation. L'atelier sera piloté au Gabon et en Gambie à l'automne 2017.

#### **Dossier de validation régionale des OEA**

Dans le cadre du projet CREATE de l'OMD, financé par la Suède, l'OMD a soutenu les Membres de la Communauté de l'Afrique de l'Est à l'élaboration d'un « Dossier de validation régionale des opérateurs économiques agréés (OEA) ». Ce dossier-formation a été élaboré conformément aux recommandations du Groupe de travail SAFE de l'OMD et couvre les domaines suivants : sécurité de la chaîne d'approvisionnement, les programmes d'OEA et leurs liens avec le Cadre de normes SAFE et l'AFE de l'OMC, les techniques de pré-validation, les techniques de validation et la gestion de post-validation. Les premiers modules de la formation ont été mis à l'essai en juin 2017 et les modules suivants seront testés début 2018.

#### **Éthique**

L'OMD réexamine sans cesse son approche en matière d'éthique afin d'intégrer de nouvelles expériences. Différents types de missions sont organisés pour répondre à des demandes émanant de membres. La 16<sup>e</sup> session du Sous-Comité de l'OMD en charge de l'éthique s'est tenue à Bruxelles les 9 et 10 mars 2017 et comportait une session conjointe avec le Comité du renforcement des capacités. Un recueil des pratiques des membres de l'OMD en matière d'éthique a été publié à cette occasion.

Entre juillet 2016 et juin 2017, l'OMD a conduit des missions d'évaluation de l'éthique au Salvador (septembre 2017), ainsi qu'en Angola et au Guatemala (février 2017). L'OMD a co-organisé et participé à un atelier subrégional sur l'éthique à Fidji (juillet 2016) et a organisé un atelier de formation des formateurs sur l'éthique pour l'Autorité fiscale de Maurice (janvier 2017). Une mission de l'OMD s'est rendue au Rwanda dans le contexte du projet Norad afin d'aider l'Autorité fiscale du Rwanda à mettre en œuvre sa stratégie sur l'éthique (décembre 2016). L'Autorité fiscale du Liberia a repris la mise en œuvre de sa politique de mesure de la performance, dans le cadre du projet Norad, et elle a accueilli une mission de l'OMD (janvier 2017).



L'OMD a conduit un atelier de cartographie des risques en matière de corruption, organisé par l'Union africaine (décembre 2016). L'Organisation a été invitée en qualité d'expert à participer à un atelier de cartographie des risques en matière de corruption, organisé par le PNUD. Elle a assisté au Forum 2017 de l'OCDE sur l'éthique et a été invitée à présenter un exposé aux membres du Réseau maritime de lutte contre la corruption réunis à Dubaï en avril 2017.

### Égalité des genres et diversité

Compte tenu de l'intérêt manifesté par les membres de l'OMD durant la 7<sup>e</sup> session du Comité de renforcement des capacités, et dans la lignée de l'engagement de l'OMD en faveur de l'égalité des genres et de la diversité, le Secrétariat de l'OMD a entrepris de réaliser plusieurs initiatives.

En septembre 2016, il a accueilli une réunion du « Women in Trade Network » visant, entre autres, à promouvoir l'engagement volontariste et dynamique des femmes dans des domaines liés au

commerce mondial. La Commissaire de l'Union européenne, Cecilia Malmström, invitée à intervenir lors de cet événement, s'est exprimée devant une centaine de participants.

En janvier 2017, l'OMD a participé à une réunion intitulée « Comment la politique commerciale peut-elle avoir un effet sur l'égalité de genre ? », et à un séminaire du PNUD au Caire sur le rôle des femmes en matière de leadership des administrations.

Le Secrétariat de l'OMD a réexaminé son Programme de leadership et de perfectionnement des cadres pour qu'il intègre mieux la perspective de genre et, en octobre 2016, il a envoyé un questionnaire aux membres afin de recueillir des informations sur les politiques en matière de genre et de diversité, ainsi que des statistiques sur l'équilibre global en matière de genre parmi leurs cadres supérieurs et leurs cadres moyens. Cette enquête a recueilli un très large écho avec déjà 57 réponses comptabilisées et les résultats serviront à développer un programme

sur l'égalité des genres et la diversité dont pourrait être chargé un groupe de travail informel.

### Engagement des parties prenantes

Deux événements se rapportant aux donateurs ont eu lieu au cours de la période 2016-2017 : l'un pour la région Afrique occidentale et centrale en mai 2017 et l'autre pour la région Amériques et Caraïbes en mars 2017.

Les activités de renforcement des capacités continuent à bénéficier du soutien financier des pays contribuant au Fonds de coopération douanière, notamment des gouvernements de l'Allemagne, du Japon et de la Corée, ainsi que de la Douane chinoise et du Fonds EURODOUANE. Parmi les autres donateurs figurent des banques de développement, des agences nationales de coopération, des ministères des affaires étrangères et des organisations internationales.

### En savoir +

[capacity.building@wcoomd.org](mailto:capacity.building@wcoomd.org)



# Smarter Security, Lower Cost

**It's everything you need in a  
complete security solution.**

CORSYS delivers an intelligent platform that leverages your existing investments in both equipment and data, while taking advantage of the latest technology.

With it you can improve inspection efficiency, reduce machine downtime and spot trends that deliver smarter security at greater speed – and at lower cost.

**Welcome to the Future.**

**[corsys.com](http://corsys.com)**

Technical Partners



**smiths detection**  
bringing technology to life

**HITACHI**  
Inspire the Next

# Contrôle et lutte contre la fraude

## Programme sur la sécurité

DANS LE CADRE du programme « Application des contrôles aux échanges de nature stratégique » (ACES), un programme et des modules de formation ont été développés afin notamment de pouvoir évaluer les procédures standard et les pratiques en vigueur en matière de « biens stratégiques », terme qui désigne les armes de destruction massive (ADM), les armes conventionnelles et les articles connexes entrant en jeu dans le développement, la production ou l'utilisation de telles armes et de leurs vecteurs.

Le programme de formation ACES a été adopté par de nombreuses administrations et l'OMD a elle-même organisé les formations suivantes depuis juillet 2016 :

- dix ateliers nationaux auxquels ont participé 270 personnes venant de 12 pays différents ainsi que du réseau des Bureaux de liaison chargés du renseignement (BRLR) ;
- huit ateliers de « formation de formateurs » qui ont réuni 155 participants de 53 pays différents qui désiraient être accrédités en tant

qu'experts formateurs spécialisés dans le domaine de l'ACES.

L'OMD a continué à promouvoir l'instauration de contrôles ciblant les échanges de marchandises de nature stratégique auprès de diverses instances, prenant notamment une part très active dans les travaux de révision de la Résolution 1540 du Conseil de Sécurité de l'ONU, adoptée en 2004 pour lutter contre le risque que des acteurs non étatiques n'acquiescent des ADM, et participant à de nombreux événements et ateliers afin d'aider à la mise en œuvre de la Résolution.

Sous le programme de travail lié à la lutte contre le trafic d'armes légères et de petit calibre (ALPC), l'OMD a fourni une assistance technique à la Douane mexicaine et aux pays de la région Asie-Pacifique afin d'améliorer leurs capacités analytiques dans ce domaine. L'OMD a également organisé l'Opération « CHIMERA » qui ciblait les ALPC et la contrebande de devises et d'instruments négociables au porteur. Les administrations douanières participantes ont saisi 716 armes et pièces détachées, 2 500 munitions, ainsi que 11 millions de

dollars des États-Unis en espèces et plus de 450 millions en instruments négociables au porteur.

Dans le cadre du programme Global Shield - une initiative visant à contrôler le commerce de 14 produits chimiques qui pourraient être détournés pour être utilisés dans la fabrication illégale d'engins explosifs improvisés (IED) -, l'OMD a organisé un séminaire de sensibilisation pour les administrations douanières de la région MENA et a mené des activités de communication auprès de l'industrie au Kenya et en Inde.

## Programme sur les recettes

### Contrôle a posteriori (CAP)

L'outil « Comment réaliser un audit, typologie appliquée au CAP » a été mis au point. Il dresse la liste des techniques utilisées par les contrôleurs de par le monde et contient déjà 20 cas pratiques. La révision des « Directives CAP » est également menée par un groupe de travail nouvellement créé qui regroupe plus de 12 experts de différents pays. De plus, deux ateliers d'accréditation des conseillers techniques et opérationnels CAP



ont été organisés pour les experts francophones et anglophones respectivement.

#### **Opération Pegasus**

92 administrations douanières ont participé à l'opération coordonnée par l'OMD et ciblant durant trois semaines le détournement d'équipements et de produits utilisés dans la fabrication et la production de cigarettes. Une liste des produits ciblés accompagnés de leur description et code SH respectifs avait été préparée à l'intention de tous les participants, et les administrations pertinentes ont reçu une annexe supplémentaire dans laquelle figurait la liste des producteurs établis dans leur juridiction. Une vérification supplémentaire de l'utilisateur final ou du client s'est avérée nécessaire afin de garantir que les produits identifiés soient destinés à un usage légitime et licite.

#### **Zones franches**

Une nouvelle activité vise à lutter contre le commerce illicite de tabac en étudiant la surveillance de la circulation de conteneurs de cigarettes transitant par des hubs régionaux ou des zones franches. Dans le cadre de

la phase préparatoire, le Secrétariat de l'OMD va réaliser une série de visites d'étude afin, premièrement, d'évaluer les risques associés aux zones franches, deuxièmement, de mieux comprendre les mécanismes de contrôle en place et, troisièmement, d'évaluer les bonnes pratiques. Un plan opérationnel intégrera les enseignements tirés des visites d'étude et sera diffusé aux Membres.

#### **Programme sur les drogues et précurseurs**

##### **Projet AIRCOP**

Lancé en 2010 en vue de renforcer les capacités de lutte contre le trafic de drogues dans les aéroports internationaux, le Projet AIRCOP a permis la création de cellules aéroportuaires anti-traffic (CAAT) dans 16 pays : la Barbade, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Ghana, la Guinée Bissau, la Jamaïque, le Mali, le Niger, le Nigéria, le Panama, la République dominicaine, le Sénégal et le Togo. Quatre autres pays, deux en Afrique (Ethiopie et Mozambique) et deux en Amérique du Sud (Le Salvador et le Pérou), ont récemment fait l'objet

d'une évaluation aux fins de la création de CAAT.

#### **Programme de contrôle des conteneurs (PCC)**

Le PCC est une initiative gérée conjointement par l'ONUDC et l'OMD. Les équipes de contrôle portuaire créées dans le cadre du PCC sont aujourd'hui pleinement opérationnelles dans 60 ports de 44 pays, et les fonds nécessaires ont été réunis pour l'intégration de 11 pays supplémentaires. Étant donné le succès du PCC, un programme commun distinct sur le contrôle du fret aérien a été mis sur pied, et des équipes spécialisées chargées de cibler les cargaisons suspectes dans ce secteur de transport sont déjà opérationnelles au Bangladesh, en Géorgie, en Jordanie, au Pakistan et au Sri Lanka. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'OMD a mené 144 formations sur différents types de techniques afin de renforcer les capacités des organismes de contrôle dans les domaines du fret maritime et aérien.

#### **Opérations**

Deux opérations anti-drogue ont eu lieu entre juillet 2016 et juin 2017 :



- l'opération "Sports bag", qui visait à lutter contre le recours à la méthode dite « rip-on / rip-off » qui consiste à ouvrir des conteneurs légitimes pour y déposer des sacs contenant des stupéfiants. Menée dans le cadre des activités du PCC et ciblant le flux maritime entre les ports d'Amérique latine, d'Amérique du Nord et d'Europe, l'opération a été menée de janvier à mars 2017 et a conduit à d'importantes saisies de cocaïne.
- le Projet SMART CAT 2, initié par le BRLR Asie / Pacifique et le BRLR Europe de l'Est et centrale, qui a rassemblé 58 administrations douanières et 8 RILO dans la lutte contre les Nouvelles Substances Psychoactives du 1<sup>er</sup> novembre 2016 au 31 janvier 2017. Une analyse détaillée du trafic de ces substances a été publiée après l'opération.

### Programme sur les DPI, la santé et la sécurité

De vastes activités de renforcement des capacités ont été entreprises dans ce domaine dans 56 pays, dont des séminaires et des missions de diagnostic régionaux ou nationaux. Deux opérations de grande envergure ont été coordonnées par l'OMD :

- l'Opération ACIM (Action contre les médicaments contrefaisants et illicites), qui s'est déroulée sur une période de huit jours dans 16 pays africains en septembre 2016 et qui a donné lieu à l'interception d'environ 129 millions d'unités de produits de qualité inférieure aux normes ou contrefaisants, dont 97,51 % étaient des produits pharmaceutiques ;
- l'Opération ACTION IPR A/P 2, qui a rassemblé 26 pays de la région Asie-Pacifique de l'OMD pendant 19 jours en février 2017 et durant laquelle ont été interceptés en grand nombre des denrées alimentaires, des produits pharmaceutiques et des pièces de rechange.

En outre, l'OMD a également coorganisé l'opération mondiale annuelle contre les médicaments illicites, connue sous le nom de Pangea, avec INTERPOL et EUROPOL.

### Programme environnement

#### Projet INAMA

Lancé en octobre 2014, le projet INAMA, entrepris en collaboration avec la Direction du renforcement des capacités du Secrétariat, vise à renforcer la capacité de lutte contre la fraude de certains services douaniers d'Afrique subsaharienne, en se focalisant sur le commerce illicite d'espèces sauvages, et notamment les espèces menacées reprises dans la Convention de la CITES.

Durant l'exercice 2016/2017, deux formations ont été réalisées en novembre 2016 :

- une formation visant à sensibiliser davantage les participants à l'égard de la problématique du trafic d'espèces sauvages menacées d'extinction et à consolider leurs connaissances et compétences dans le domaine de la lutte contre les infractions commises à la CITES, avec un accent particulier sur le volet « enquêtes » de cette lutte.
- une formation sur les techniques de pointe en matière de renseignement qui faisait suite à une formation sur les techniques de base organisée en 2015. L'objectif était d'aider les participants à renforcer leurs capacités dans le domaine du recueil, du traitement et de la diffusion des renseignements liés à de possibles violations de la CITES.

En outre, des formations visant à renforcer la capacité des douaniers à planifier et coordonner des opérations de lutte contre la fraude ont été menées en Namibie en mai 2017 et au Gabon en juin 2017. À la suite de ces formations, une opération a été menée sous le nom « Save REP » avec la participation de neuf pays d'Afrique australe et orientale, ainsi que du Nigeria et du Ghana. Une opération similaire, regroupant les administrations douanières d'Afrique centrale et occidentale ainsi que la Douane de Madagascar, est en cours.

Enfin, l'OMD a effectué des missions de diagnostic au Burkina Faso, au Cameroun, au Kenya, en Tanzanie, au Togo et en Ouganda

en vue d'évaluer les capacités des administrations douanières de ces pays à veiller au respect de la CITES. Ces administrations ont ensuite chacune élaboré un plan de travail dans lequel est mis en avant le type d'assistance qu'elles souhaiteraient recevoir dans le cadre du projet INAMA.

#### Guide sur le bois

L'analyse médico-légale du bois peut fournir des informations utiles permettant notamment d'identifier l'espèce, l'âge et la provenance géographique de l'échantillon de bois incriminé. L'OMD a participé à l'élaboration du « Guide des meilleures pratiques pour l'identification scientifique du bois » publié par l'ONUDC. Le Guide couvre l'ensemble de la chaîne de responsabilités, fournissant des informations sur les meilleures pratiques et procédures, de la scène de crime au prétoire, pour s'assurer de la crédibilité des données de criminalistique et de leur caractère admissible par le tribunal.

#### Consortium international sur la lutte contre le crime contre la faune (ICCWC)

Sous l'égide de l'ICCWC, qui rassemble l'OMD, le Secrétariat CITES, INTERPOL, l'UNODC et la Banque mondiale, un soutien est fourni aux organismes nationaux chargés de l'application de la loi impliqués dans la protection de la faune. Les activités entreprises ont principalement porté sur la mise en œuvre de « la boîte à outils pour l'analyse de la criminalité liée aux espèces sauvages et aux forêts » qui permet de réaliser une analyse complète des dispositifs visant la protection de la faune et de la forêt et d'identifier les besoins d'assistance technique. Depuis 2016, l'Angola, les Bahamas, la Colombie, le Congo, la République démocratique du Congo, la Guyane, le Kenya, le Mexique et le Mozambique ont bénéficié d'une telle aide.

En outre, l'OMD soutient actuellement INTERPOL, dans le cadre de l'ICCWC, concernant une opération de lutte contre la fraude transcontinentale visant à empêcher la contrebande d'ivoire et de rhinocéros. L'opération

a débuté en novembre 2016 et doit être conclue d'ici décembre 2017.

L'OMD, en tant que membre de l'ICCWC, a participé à la rédaction de la « Déclaration de Hanoï sur le commerce illégal d'espèces sauvages » dans laquelle les signataires, entre autres, déclarent « nous saluons les initiatives et programmes en cours institués par l'Organisation mondiale des douanes et ses membres pour renforcer les contrôles sur la chaîne d'approvisionnement mondiale, et apprécions le rôle crucial joué par les différentes administrations douanières en termes de saisie des espèces sauvages et de leurs produits commercialisés illégalement ».

#### **Outil d'évaluation des aéroports en matière de trafic d'espèces sauvages**

L'Association internationale du transport aérien (IATA) et l'OMD ont développé un outil d'évaluation avec le soutien du Partenariat ROUTES (Réduire les risques liés au transport illégal d'espèces sauvages) financé par USAID. L'objectif de l'outil est d'aider les aéroports à évaluer les mesures de sécurité en place pour contrer le transport de produits illicites issus d'espèces sauvages. L'outil a été testé à l'aéroport international de Maputo (Mozambique) en novembre 2016 et à l'aéroport de Hanoï (Vietnam) en décembre 2016 et cinq évaluations supplémentaires sont prévues avant 2018.

#### **Criminalité électronique**

Lors de sa dernière réunion, le Groupe d'experts sur la délinquance électronique s'est penché sur le DarkNet, l'analyse des mégadonnées, l'analyse des réseaux sociaux, la gestion des risques et le matériel et les logiciels aux fins de la criminalistique informatique.

#### **Biens culturels**

Dans le sillage de ses efforts visant à appuyer la mise en œuvre de la « Résolution 2347 du Conseil de Sécurité de l'ONU sur la protection du patrimoine culturel et sur son rôle pour la paix et la sécurité » (adoptée en mars 2017) ainsi que de la « Résolution de l'OMD concernant le rôle de la douane dans la prévention du trafic illicite des biens culturels » (adoptée en 2016), l'OMD poursuit ses actions afin de sensibiliser les administrations douanières au problème et de promouvoir l'utilisation de la plateforme de communication ARCHEO.

En outre un programme de formation concernant ce volet de la lutte contre la fraude est en cours d'élaboration. Pour ce faire et dans un premier temps, l'organisation a mis sur pied en avril 2017 un atelier régional pour la région Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient (MENA) afin d'effectuer une analyse des lacunes existantes et de mettre au point des recommandations concernant les besoins des

TRAÇABILITÉ

SÉCURITÉ

DOUANE

HUB EDI

FORMATION

**UNE GALAXIE  
DE COMPÉTENCES  
POUR UN UNIVERS  
DE SERVICES**

LOGICIELS

ACCOMPAGNEMENT

PERFORMANCE

INTERNATIONAL

[www.conex.net](http://www.conex.net)

administrations de la région. La région MENA avait été choisie en raison de la gravité de la situation sécuritaire, de l'ampleur du pillage et du trafic illicite subséquent des biens culturels, et des liens éventuels entre ces activités et le financement du terrorisme. Sur la base de ces recommandations, l'OMD a organisé une formation des formateurs pour les pays de la région en septembre 2017. Outre l'élaboration de modules de formation, l'OMD prépare une opération mondiale de lutte contre la fraude visant le trafic des biens culturels, en coopération avec INTERPOL et d'autres partenaires.

### Outils

#### *Le CEN et ses applications*

La suite CEN comprend trois applications indépendantes, à savoir le Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN), le CEN national (nCEN) et la plateforme de communication CENcomm, qui sont compatibles et naturellement complémentaires et qui chacune contribuent à la numérisation des processus douaniers opérationnels dans le domaine de la lutte contre la fraude.

Durant l'exercice 2016/2017, le nCEN a été déployé dans six nouveaux pays - à savoir en Guinée, à Haïti, aux Philippines, en Sierra Leone, en Ukraine et à Vanuatu - qui viennent s'ajouter aux 19 pays qui utilisent déjà l'application à des fins analytiques et de gestion du risque - Angola, Botswana, Burundi, Comores, Fidji, Géorgie, Haïti, Kenya, Lesotho, Malawi, Maldives, Mali, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Philippines, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Vanuatu et Zimbabwe.

L'usage du CENcomm ne cesse de s'accroître. Durant l'exercice 2016/2017, la plateforme a hébergé 93 opérations et projets, ce qui confirme la tendance à la hausse de ces dernières années quant à son utilisation. Suite au lancement d'une nouvelle version du CEN et du nCEN, l'OMD a entrepris

de moderniser le CENcomm dans son ensemble et plus particulièrement au niveau de l'interconnectivité et de la protection des données.

#### *Système de ciblage du fret*

Le Système de ciblage du fret (CTS) permet à un pays de regrouper sous format électronique les données figurant dans les manifestes de chargement et de procéder à l'évaluation des risques, au profilage et au ciblage. Pour l'heure, le CTS dans sa première version limité au fret maritime a été déployé dans deux nouveaux pays, à savoir le Kenya et l'Ukraine. Les nouvelles fonctionnalités pour le fret aérien sont en cours de développement et font l'objet de tests en Nouvelle-Zélande et au Panama.

#### **Pratiques opérationnelles douanières en matière de lutte contre la fraude et de saisies (COPEs)**

Au cours des deux dernières années, dans le cadre du projet COPEs, une formation de trois jours a été dispensée 17 fois au travers de rencontres, séminaires régionaux ou ateliers nationaux. Ainsi, 392 participants venant de 72 pays différents, tous fonctionnaires des douanes ou membres d'organismes présents aux

frontières, ont été formés aux pratiques liées au recueil du renseignement et aux saisies dans le cadre d'enquêtes et de poursuites.

Un soutien financier a été trouvé pour les trois prochaines années afin de déployer le concept COPEs sur une plus large échelle. Désormais, le nouveau programme comprendra six activités principales : la conception d'une nouvelle formation plus cohérente de cinq jours, l'accréditation d'experts régionaux COPEs, l'organisation de séminaires régionaux de sensibilisation à l'intention des cadres supérieurs, l'organisation d'ateliers nationaux à l'intention des douaniers de première ligne, la création de modules COPEs d'e-learning et l'actualisation du Recueil COPEs.

#### **Réseau douanier mondial de lutte contre la fraude commerciale (GTEN)**

Le GTEN, qui a été créé pour permettre aux administrations d'échanger des informations et renseignements dans le cadre de la lutte contre la fraude commerciale, est désormais pleinement opérationnel et utilisé par 33 pays et 4 BRLR.

#### **En savoir +**

[enforcement@wcoomd.org](mailto:enforcement@wcoomd.org)





## Élection

M. Enrique Canon, Directeur général de la douane de l'Uruguay, a été élu à la Présidence du Conseil.



## Cérémonie de signatures

L'OMD a signé plusieurs Protocoles d'Accord durant ces sessions :

- avec la Douane du Mexique concernant l'établissement d'un laboratoire régional des douanes de l'OMD ;
- avec la Douane turque concernant l'établissement d'un Centre régional de formation en cynotechnie de l'OMD à Ankara ;
- avec le Service de la douane et de la protection des frontières des États-Unis concernant l'établissement d'un Centre régional de formation en cynotechnie de l'OMD aux États-Unis.

**En savoir +**

[www.wcoomd.org/fr/about-us/partners/mou-new.aspx](http://www.wcoomd.org/fr/about-us/partners/mou-new.aspx)

## Concours photo 2017

« Qu'importe le temps, un douanier fera toujours son travail » est l'intitulé de la photo gagnante du concours 2017 présentée par la Douane du Kirghizstan. La photo montre un douanier en train de vérifier les documents d'expédition d'un camion au point de passage frontalier routier « Torugart » à la frontière avec la Chine. La photo a été prise en mai, mais les conditions climatiques à 3 550 mètres au-dessus de la mer sont encore rudes à cette période. L'hiver dure environ 9 mois dans cette région. Les températures descendent souvent en-dessous de 40 degrés Celsius et blizzard et tempêtes de neige sont fréquents.

# Le 65<sup>e</sup> anniversaire en photos

Une réception, spécialement organisée en l'honneur du 65<sup>e</sup> anniversaire de l'OMD, a réuni les participants au Conseil, le personnel du Secrétariat et les actuels et anciens experts associés du Programme de développement de carrière OMD/Japon.

Les anciens experts invités aux sessions du Conseil avaient participé à un

concours et les gagnants se sont vus remis leur prix de la main du Directeur général de la Douane du Japon, M. Mikio Kajikawa, lors de la réception.

Les invités, accueillis par le Secrétaire général de l'OMD, Kunio Mikuriya, se sont retrouvés autour d'un somptueux buffet alors que l'orchestre de la Douane belge assurait l'ambiance musicale.





# Faire prendre conscience du vrai sens du leadership

**Par Rob Jansen,**

GESTIONNAIRE DE PROGRAMME, PROGRAMME DE LEADERSHIP ET DE PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL D'ENCADREMENT, OMD

Depuis 2015, les Directeurs généraux des douanes et leur équipe d'encadrement peuvent participer à une « retraite pour dirigeants », activité visant à renforcer leur capacité à s'engager sur la voie du changement et à consolider leur administration au niveau organisationnel. Le présent article en présente les différents volets et les avantages que l'on peut en tirer.

À LA FIN d'une retraite pour dirigeants, le Directeur général et son équipe d'encadrement repartent avec des idées nouvelles sur la façon de procéder afin de relever les défis qui se posent à eux. Ils réintègrent leur administration avec une énergie renouvelée et une confiance ravivée car ils savent que l'équipe qu'ils forment est devenue plus forte. Leurs objectifs sont bien définis et leurs attentes claires. Plus important encore, leur coopération, à partir de maintenant, se fondera sur les trois piliers de toute équipe solide : la confiance, l'ouverture et la valeur du désaccord.

De plus, les différents membres de l'équipe reprennent le travail en ayant appris à s'appropriier le leadership, à l'incarner au niveau personnel, en comprenant que le leadership n'est pas une question de pouvoir ou de position, mais bien une capacité ancrée dans le soi. Surtout, ils reviennent au bureau en ayant davantage conscience de qui ils sont, de comment se gérer eux-mêmes avant de diriger et de gérer les autres, de comment comprendre véritablement les autres et les influencer de façon positive, en ayant un impact réel.

Les paragraphes ci-dessus décrivent en quelques mots ce que l'on peut attendre d'une participation à une retraite pour dirigeants, « produit » le plus récent du programme de leadership et de perfectionnement du personnel d'encadrement de l'OMD (ou programme LMD). L'événement se déroule sur 3 jours et demi, et les activités sont réparties en sessions du matin, de l'après-midi et du soir. Bien que chaque retraite soit personnalisée et adaptée aux desiderata des membres de l'équipe d'encadrement, elles présentent toutes les mêmes caractéristiques et se déroulent suivant un même canevas, que nous détaillons ci-après.

## Le matin

Les sessions du matin sont consacrées au développement personnel, aux attitudes et au comportement associés au leadership et aux compétences de gestion. Un leadership fort doit reposer sur une vision forte. Il ne s'agit pas seulement d'avoir une vision rationnelle et intelligente des besoins d'une administration douanière moderne, mais de témoigner d'un engagement personnel. Selon Robert K. Greenleaf,





*“La retraite n’a duré que trois jours, compte tenu du fait qu’il est très difficile d’éloigner les cadres supérieurs de leur bureau trop longtemps ; mais le travail qui a été accompli pendant ce court laps de temps a été précieux. L’équipe s’est vue confrontée à un certain nombre de problèmes critiques qui exigeaient son attention. Nous avons appris à quel point il est important de créer un climat d’ouverture et d’honnêteté pour permettre à tous les participants de s’exprimer. Nous avons également eu la possibilité de prendre conscience de nos lacunes. De telles retraites sont utiles dans la mesure où elles sont censées changer les habitudes qu’on prend avec le temps. On ne peut que souhaiter qu’elles puissent se tenir plus souvent.*”

**Dumisani E. Masilela,**  
 Directeur général, Administration fiscale du Swaziland



*“J’ai été particulièrement impressionnée par la manière pour le moins inhabituelle dont ce séjour s’est déroulé. Les sessions nocturnes, au coin du feu, nous ont vraiment permis de découvrir la personnalité des autres. J’ai compris que l’objectif de cette retraite était avant tout de rompre la glace entre collègues afin de créer un esprit d’équipe, de faire en sorte que cette équipe communique et parvienne ainsi à devenir performante. Cela a été un succès car, à travers les histoires personnelles, souvent très émouvantes, que les collègues ont partagées sur leur vie, notre équipe a gagné en confiance, en sincérité et, probablement, en efficacité.”*

**Michéline Iboudo,**  
 Inspectrice divisionnaire, Direction générale de la Douane du Burkina Faso

fondateur du *Center for Servant Leadership*, « cela commence par le sentiment naturel que l'on veut servir, servir d'abord et avant tout. Ensuite, un choix conscient vous amène à aspirer à diriger. »

Après la vision, un autre élément clé du leadership est la conscience. Tout commence par la connaissance de soi et la conscience que ses qualités, ses croyances, ses convictions, ses valeurs et sa vision influencent la façon dont on perçoit les situations, les personnes, les défis ou encore les opportunités. L'étape suivante consiste à écouter ses pensées, ses émotions, ainsi qu'à être attentif à ses paroles et à ses actes, afin de mieux se gérer soi-même. La dernière étape consiste à comprendre vraiment les autres, à les écouter véritablement et à découvrir pourquoi et comment ils pensent et agissent comme ils le font. Cette étape est difficile, mais elle permet de développer un attribut essentiel que tout leader, tout gestionnaire doit acquérir.

Une vision forte, la conscience de soi, la capacité à se gérer soi-même et la capacité à comprendre les autres vont nous permettre d'influencer les autres et d'avoir un impact positif sur eux. Au cours des sessions du matin, la relation entre ces quatre éléments et les rôles et responsabilités d'un leader est constamment débattue. Motiver, déléguer, encadrer, tenir parole, garantir un retour d'information sont autant de thématiques importantes abordées au cours de ces sessions.

### L'après-midi

Les sessions de l'après-midi se centrent sur la stratégie et sur les plans et les priorités de modernisation de la douane. L'objectif est de se mettre d'accord sur une marche à suivre et sur la façon de relever les défis éventuels en matière de gestion et de communication. Bien qu'il soit important de comprendre quelles sont les actions qui doivent être entreprises concrètement, la valeur ajoutée de cette activité se trouve ailleurs.

Tout d'abord, il s'agit de se pencher sur le rôle et les responsabilités des cadres de

différents niveaux hiérarchiques, afin de clarifier celui des cadres exécutifs :

- les cadres opérationnels doivent apprendre à gérer les membres de leur personnel, au lieu de se comporter comme les « plus grands experts » faisant tout le travail eux-mêmes ;
- les cadres supérieurs doivent développer une capacité de gestion stratégique en se focalisant sur les procédés, l'avenir, les priorités et le maintien de l'équilibre au sein de l'organisation ;
- les cadres exécutifs doivent être en mesure de diriger et d'inspirer l'administration dans son ensemble, et de dépasser le cadre purement organisationnel en construisant des relations avec des interlocuteurs externes comme les représentants de la communauté des affaires, d'autres administrations douanières et du système politique et gouvernemental.

Ensuite, l'accent est mis sur le « comment » : comment diriger et comment inspirer l'administration dans son ensemble. Le succès d'un plan de modernisation ne dépend certainement pas uniquement de la pertinence et du contenu du plan en soi. La façon dont les administrateurs impliquent leur personnel et communiquent avec eux, leur capacité à déléguer, à inspirer la confiance, à partager leur projet et leur passion, et à se centrer sur le bien-être de leur équipe sont souvent d'une plus grande importance encore.

Si les aspects théoriques sont présentés et débattus, le rôle des animateurs chargés de coordonner les travaux au cours de la retraite consiste avant tout à poser des questions et à réagir aux interventions des participants. Le but est de permettre à ces derniers de comprendre, dans la pratique, ce que le poste d'un cadre exécutif implique. S'ils ont parfois l'impression de participer à une joute, comprendre comment s'y prendre pour diriger une équipe en travaillant à la fois sur le volet contenu et relations humaines, une fois assimilé, est vécu comme un soulagement.

### Le soir

Les activités de consolidation de l'esprit d'équipe se déroulent en soirée. Ces sessions réservent souvent quelques surprises dans la mesure où elles vont bien au-delà des démarches habituellement utilisées en *team building*. Dans une ambiance informelle, l'équipe exécutive fait l'expérience de ce que signifient s'ouvrir aux autres, s'aventurer sur le plan plus personnel, voire montrer ses vulnérabilités.

L'objectif ultime est non seulement de créer un esprit d'équipe fort, mais, aussi et surtout, de créer une administration douanière hautement performante. À cette fin, l'administration doit devenir une organisation d'apprentissage, un lieu où le retour d'information donné ou reçu ne constitue pas un embarras mais bien un moteur, une structure qui n'emploie pas des ressources humaines mais bien des êtres humains. Malheureusement, trop d'administrations douanières reposent encore sur des styles de leadership et de gestion hiérarchisés, mus par l'autorité, se centrant trop sur les pratiques courantes en matière de planification, d'organisation, d'orientation et de contrôle. Il est pourtant clair que disposer d'excellentes compétences en matière de gestion ne suffit pas à atteindre les objectifs en matière de recouvrement des recettes, de contrôle, de facilitation des échanges, de sécurité et d'éthique. Est requise, à cet effet, une équipe exécutive exemplaire, capable de développer les capacités de leadership à travers toute l'administration afin de la rendre plus réactive et capable de moderniser ses procédures.

Les sessions du soir visent à permettre à l'équipe de réaliser que, pour relever tous ces défis, il faut pouvoir compter sur l'implication, ou mieux encore, sur l'engagement et l'enthousiasme de tous les membres de l'organisation. Les participants sont encouragés à utiliser les connaissances acquises ainsi que leur expérience propre après la retraite. Il leur revient, en effet, de continuer à « prêcher la bonne parole » et à insuffler ce nouvel esprit au reste de l'organisation.

### Le programme LMD

Jusqu'à présent, six retraites ont été organisées avec succès, comme en attestent les témoignages des participants qui sont publiés en marge du présent article. Outre les retraites, un autre volet important du programme LMD est l'atelier LMD pour le personnel exécutif. Cet atelier de 10 jours se fonde sur les mêmes principes que les retraites, mais la démarche adoptée par rapport aux questions de leadership et de gestion est un tant soit peu différente, les participants disposant de plus de temps pour comprendre, discuter et digérer le contenu.

Nous recommandons de combiner retraites et ateliers afin de tirer le résultat escompté, à savoir de faire en sorte que les hauts dirigeants et les cadres supérieurs « parlent le même langage » lorsqu'ils dirigent et gèrent d'importants chantiers.

Une telle approche est d'autant plus pertinente dans le contexte actuel qui voit les administrations concentrer leurs efforts sur la mise en œuvre des dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce. Un tel effort exige non seulement une expertise technique, mais, aussi et surtout, que tout fonctionnaire des douanes dispose des bonnes compétences en matière de leadership et de gestion, quel que soit le poste d'encadrement qu'il occupe.

Les animateurs LMD se sentent enthousiastes, fiers et ravis lorsque, à la fin d'une retraite, ils voient les membres d'une équipe en repartir avec la volonté de commencer à travailler ensemble et à œuvrer en faveur de la transformation de leur organisation. Les retours des participants indiquent que le fait d'avoir pris part à une retraite ou à un atelier LMD apporte un élan important au

processus de modernisation. J'espère que le présent article aura suscité l'intérêt des hauts représentants et des cadres supérieurs des douanes et je me réjouis déjà de les rencontrer à l'occasion d'une future retraite ou d'un atelier LMD.

#### En savoir +

[rob.jansen@wcoomd.org](mailto:rob.jansen@wcoomd.org)

Le Programme LMD est très reconnaissant à ses anciens donateurs, notamment au Ministère des affaires étrangères de Finlande et à la Banque mondiale. De nouveaux financements étant nécessaires, les donateurs potentiels, les administrations douanières et les lecteurs individuels sont instamment invités à répondre au présent article.

## Customs Studies in Australia

Study in Australia in 2018  
Centre for Customs and Excise Studies  
Charles Sturt University  
Port Macquarie Campus

BACHELOR DEGREES | POSTGRADUATE DEGREES | DOCTORATES

- MASTER OF CUSTOMS ADMINISTRATION
- GRADUATE DIPLOMA IN CUSTOMS ADMINISTRATION
- GRADUATE CERTIFICATE IN CUSTOMS ADMINISTRATION

[www.customscentre.com](http://www.customscentre.com) | [customs@csu.edu.au](mailto: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



Knowledge Beyond Borders



## De meilleurs résultats dans la lutte contre le trafic de cigarettes : l'expérience positive de la Douane dominicaine



© Douane dominicaine

### Par la Direction de la Douane de la République dominicaine

LES TRAFICS ILLICITES menacent l'ossature du commerce et de l'industrie et requièrent une vigilance constante de la part des administrations des douanes qui, présentes aux frontières, jouent un rôle crucial dans la lutte contre ces phénomènes, protégeant ainsi les recettes publiques et les revenus des entreprises.

Il existe plusieurs types d'activités commerciales illicites : blanchiment d'argent, trafic de drogue, contrebande de pierres et de métaux précieux, commerce de produits piratés et contrefaisants, trafic d'êtres humains et d'espèces sauvages protégées, etc. Le graphique numéro 1, publié par l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE), présente une estimation des recettes générées selon le secteur d'activités. La

valeur du trafic de tabac, calculée en pertes de recettes, s'élèverait à environ 40 milliards de dollars des États-Unis.

Le commerce illicite du tabac sévit dans toutes les régions du monde, quel que soit le niveau de revenus du pays. Il englobe des pratiques liées à la distribution, à la vente et à l'achat de produits de tabac interdites par la loi, telles que l'évasion fiscale (vente de produits de tabac sans paiement des taxes en vigueur), la falsification et la dissimulation de l'origine des produits, et la contrebande.

La vente de cigarettes représente près de 90 % du marché mondial du tabac. Si le nombre de cigarettes vendues a chuté ces dernières années, leur valeur marchande, en revanche, a augmenté (IMARC, « Cigarette Market : Global Industry Trends, Share, Size, Growth, Opportunity and Forecast 2017-2022 »).

Comme l'indique le « Rapport Douanes et Tabac 2010 » de l'OMD, « les réseaux de trafiquants transnationaux tirent parti de tous les points faibles que peuvent présenter les contrôles douaniers, fiscaux ou autres aux frontières pour amasser des profits. » Les trafics non seulement affectent les recettes des États, mais sont également des sources de revenus pour des organisations criminelles et terroristes, comme le précise encore l'OMD dans l'édition 2014 de son « Rapport sur les trafics illicites ».

Menées dans la discrétion et la clandestinité, les importations illicites de tabac sont difficiles à mesurer. L'Organisation mondiale de la santé estime qu'une cigarette consommée sur 10 provient de trafics illicites [[www.who.int/fctc/mediacentre/news/2015/wtnd2015/fr/](http://www.who.int/fctc/mediacentre/news/2015/wtnd2015/fr/)].

Selon une étude d'Euromonitor International, le marché du tabac illicite aurait évolué de la manière suivante sur la période 2009-2014 : le marché latino-américain aurait connu une croissance de 12 % environ ; le Moyen-Orient et l'Afrique auraient enregistré la plus forte croissance en termes de volume de cigarettes illicites vendues ; l'Amérique du Nord, la République populaire de Chine et l'Asie-Pacifique seraient des marchés en baisse.

Le graphique 3 met en relation la production mondiale de cigarettes enregistrée en 2015 par les quatre grands fabricants de tabac et le volume du commerce illicite, qui se retrouve en troisième position.

### L'expérience de la Douane dominicaine

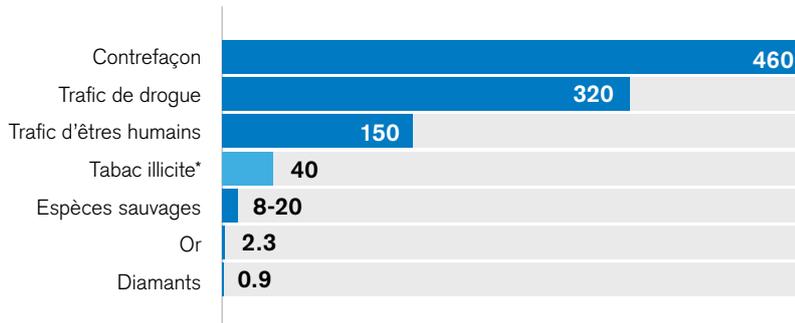
La Douane de la République dominicaine est consciente que, dans un petit pays comme le sien, toute irrégularité mettant à mal les règles du marché peut conduire rapidement une entreprise à la faillite, avec des effets négatifs sur l'emploi, la protection sociale et les recettes publiques. Elle procède de la même manière pour tout type de commerce illicite transfrontalier : les inspections sont réalisées en fonction des risques que présentent les transactions et de leurs conséquences éventuelles sur l'environnement, la santé et la concurrence. Aucune affaire, ainsi identifiée, n'est minimisée ou négligée.

Le nombre de cas de contrebande de cigarettes, enregistrés ces dernières années, illustre l'ampleur et la croissance de cette activité. Pour y faire face, la Douane a demandé l'assistance de représentants de fabricants locaux de tabac, ce qui lui a permis de mieux connaître le marché illicite du tabac dans le pays. L'enquête sur les emballages vides (Empty Pack Survey) menée par Phillip Morris Dominicana montre l'évolution de la consommation de cigarettes illégales sur le territoire dominicain de 2013 à 2016 (graphique 4).

Ces résultats ne donnent qu'une image succincte du phénomène, limitée à un moment donné dans l'année, néanmoins ils témoignent d'une hausse constante du

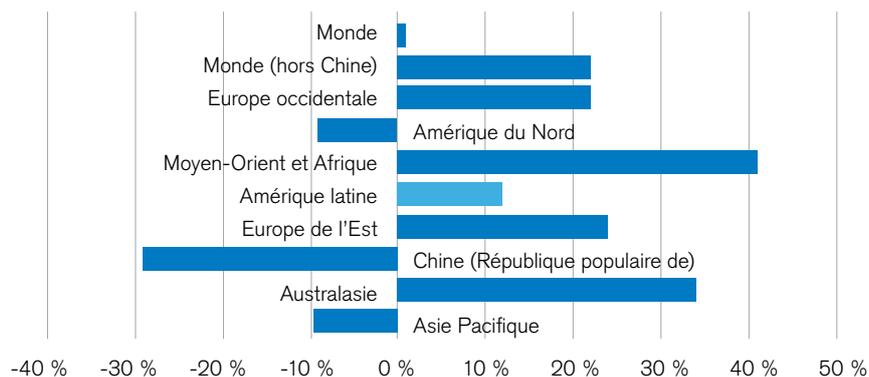
Graphique 1. Commerce illicite

Recettes estimées à l'échelle internationale par secteur (2016 ou après), en milliards de dollars des États-Unis



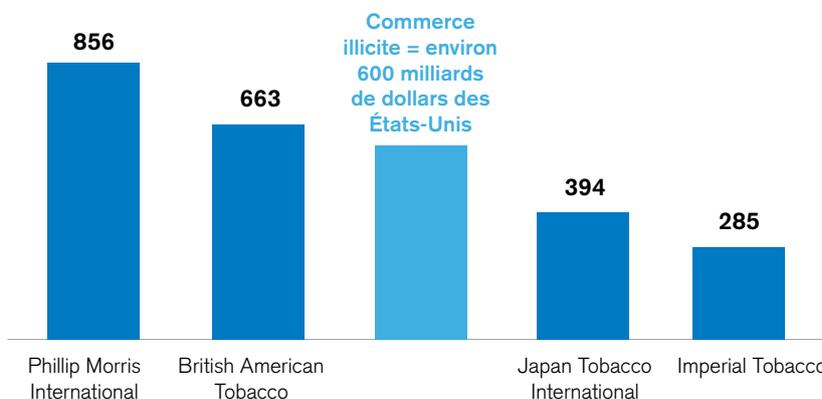
\* Perte de recettes  
Source : Converging Criminal Network, OCDE

Graphique 2. du commerce illicite mondial de cigarettes en volume 2009-2014



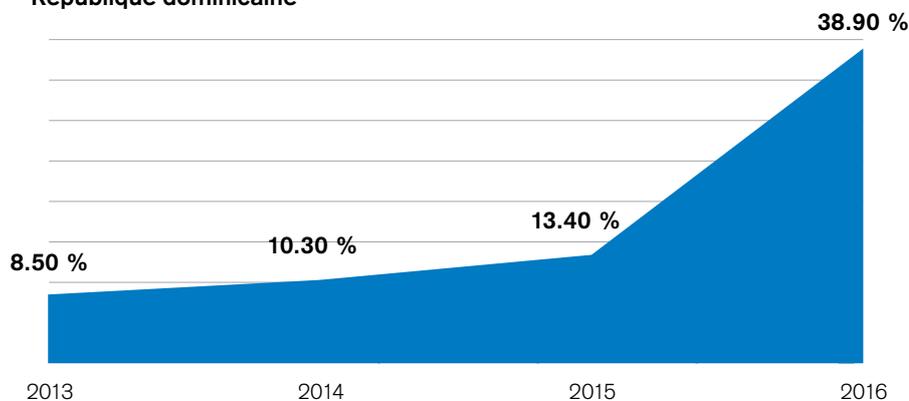
Source : Euromonitor International (2015) : Global Tobacco : Key Findings, Part I – Cigarettes, the ongoing quest for value, July, "Regional trends in illicit trade", p.25

Graphique 3. Volumes mondiaux 2015



Source : : rapports annuels des entreprises concernées et www.stopillicitcigarettes.com

Graphique 4. Évolution de la proportion de paquets de cigarettes étrangères en République dominicaine



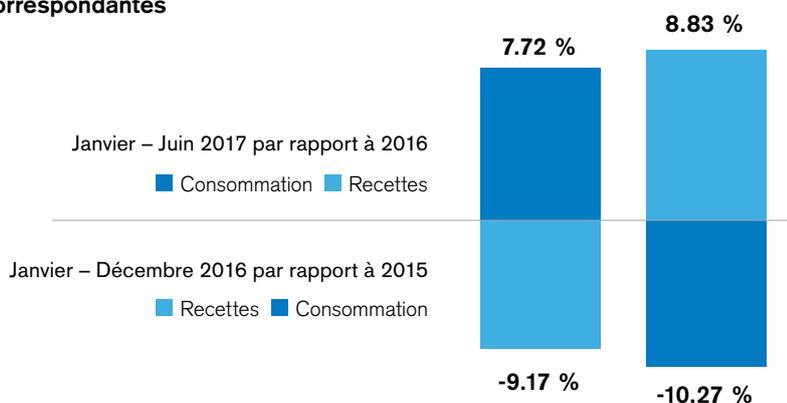
Source : Empty Pack Survey 2016. MSIIntelligence

Graphique 5. Nombre de cigarettes détruites (en millions d'unités)



Source : Douane

Graphique 6. Évolution de la consommation de tabac et des recettes correspondantes



Source : données de l'Administration fiscale nationale et de la Douane.

\* Les statistiques présentées correspondent au nombre de cigarettes ou de produits de tabac vendus, fourni par les contribuables de ce secteur au fisc, avec en plus les importations déclarées à la Douane.

nombre de paquets de cigarettes vendus au marché noir au fil du temps.

La Douane a pris des mesures spécifiques pour tenter de remédier à la situation. Entre 2012 et 2016, environ 90 millions de cigarettes avaient été saisies. Après avoir intensifié ses efforts, ce sont 123,9 millions de cigarettes au total qui ont été saisies et détruites entre août 2016 et août 2017 seulement.

Les chiffres relatifs à la consommation de tabac et aux recettes témoignent des efforts déployés l'année dernière par la Douane et permettent de reconsidérer totalement le niveau de la consommation de cigarettes dans le pays et des recettes collectées. En 2016, la Douane avait vu les importations de tabac et les recettes des ventes de tabac diminuer par rapport à 2015. Pendant les six premiers mois de 2017, par rapport à 2016, une hausse des recettes et de la consommation a été observée (voir graphique 6).

Le succès obtenu par la Douane dominicaine dans sa lutte contre le commerce illicite de cigarettes est dû, principalement, à plusieurs stratégies mises en œuvre depuis 2014 : signature d'un accord de coopération avec le Service de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière des États-Unis (ICE), échange de renseignements avec les fabricants de tabac, utilisation d'un système de suivi et de repérage, et, enfin, opérations coordonnées avec les autorités présentes aux frontières et les services de répression à des points stratégiques de l'île.

### Coopération avec d'autres services gouvernementaux

L'accord de coopération avec l'ICE a permis à la Douane dominicaine de renforcer son unité dédiée à la transparence commerciale. En analysant les détails des transactions commerciales au moyen du système américain d'analyse de données et de recherche pour la transparence commerciale (DARTTS), l'unité est désormais mieux à même de détecter les anomalies et les activités commerciales suspectes. Le système permet, en effet, de réaliser des analyses complexes. Il renferme des

Les cigarettes entrant illégalement dans le pays sont rarement des cigarettes de marques reconnues. La plupart appartiennent à la catégorie des cigarettes appelées « illicit whites » ou « cheap whites » : cigarettes fabriquées légalement par des fabricants indépendants implantés dans différentes régions du monde, pour lesquelles il n'existe pas de réel marché légal, ou qui sont destinées uniquement ou principalement au marché illégal d'un autre pays.

données commerciales provenant à la fois des États-Unis et d'autres pays et permet d'identifier les transactions qui s'écartent des schémas commerciaux dits « normaux ».

La Douane dominicaine a également resserré ses liens avec des institutions publiques nationales, notamment avec le Bureau du Procureur général (compétent en cas de poursuites pénales des auteurs des délits) et avec le Directeur général de l'Administration fiscale nationale (car ces délits ont des répercussions sur le recouvrement des taxes appliquées aux cigarettes). Les fonctionnaires de la Douane procèdent notamment à des inspections dans les ports, dans les aéroports et aux frontières, avec leurs homologues de la police nationale et des institutions précitées. Ces opérations ont permis de détecter de vastes quantités de produits de contrebande.

#### Partenariats public-privé

Le secteur privé joue un rôle essentiel pour la prévention de la contrebande et pour une lutte efficace contre le commerce illicite en informant

les douaniers d'activités ou de comportements suspects. Un protocole d'accord a d'ailleurs été signé entre la Douane dominicaine et Phillip Morris International afin d'officialiser leur coopération en matière de lutte contre la contrebande de cigarettes.

Reconnaissant les efforts de la Douane, Alvis Giustiniani, vice-président chargé de la stratégie et de la prévention contre le commerce illicite chez Phillip Morris International, a déclaré : « le commerce illicite nuit à l'économie et à la société. Il constitue une réelle menace pour la sécurité nationale, et aucun groupe, aucun gouvernement ni aucune entreprise ne parviendra à l'éradiquer en agissant seul. Le protocole d'accord que Philip Morris International a signé avec la Douane dominicaine est un exemple de collaboration efficace entre gouvernement et secteur privé pour amplifier l'impact de leurs actions. Nous saluons le rôle de chef de file joué par la Douane et son attachement à lutter contre le commerce illicite de tabac, qui lui a déjà permis d'enregistrer des résultats majeurs. »

Cette stratégie a été adoptée également par la Douane panaméenne dont les efforts ont été reconnus par le secteur privé. Selon Alfredo Argueta, responsable de British American Tobacco au Panama, l'Administration panaméenne « suit fidèlement l'exemple de la Douane dominicaine en appliquant des mesures équivalentes à celles engagées avec succès par cette dernière pour réduire le commerce de cigarettes qui, illégalement, entrent sur le territoire panaméen ou en sortent. »

#### Suivi

Grâce à l'apposition obligatoire de timbres sur chaque paquet de cigarettes qui permet un suivi et repérage de leur statut fiscal et en analysant les caractéristiques des conteneurs (poids, quantité, importateur, etc.), les douaniers chargés du renseignement sont mieux à même de trouver les cigarettes illégales souvent dissimulées, que ce soit dans des conteneurs remplis de matériaux de construction, de rouleaux de tissus, de confiseries ou de boissons énergisantes.

Les cigarettes entrant illégalement dans le pays sont rarement des cigarettes de marques reconnues. La plupart appartiennent à la catégorie des cigarettes appelées « illicit whites » ou « cheap whites » : cigarettes fabriquées légalement par des fabricants indépendants implantés dans différentes régions du monde, pour lesquelles il n'existe pas de réel marché légal, ou qui sont destinées uniquement ou principalement au marché illégal d'un autre pays, ou bien qui sont envoyées illégalement dans un pays et vendues dans ce pays.

Ce commerce illicite change rapidement de forme. Ceux qui le pratiquent savent adapter leurs techniques, par exemple en déclarant des marchandises à faibles risques pour bénéficier d'avantages en termes de facilitation des échanges. La Douane dominicaine est bien consciente de ces phénomènes et actualise en permanence ses critères de risque. En outre, avant 2014, les cigarettes saisies étaient vendues aux enchères publiques. En 2016, la DGA a commencé à les incinérer pour protéger la population et assurer une concurrence saine aux opérateurs commerciaux et distributeurs licites et officiels présents sur le marché.

#### Conclusion

La Douane dominicaine est consciente que, s'il n'est pas facile d'éliminer la contrebande ni l'évasion fiscale, adopter une démarche globale, impliquant l'ensemble des services gouvernementaux, peut toutefois permettre d'en réduire l'ampleur. Cela exige, bien entendu, une forte volonté politique et de disposer de ressources humaines qualifiées. Les fonctionnaires des douanes doivent être capables d'utiliser des moyens technologiques et de nombreuses sources de données pour détecter plus efficacement les schémas commerciaux illicites et, ainsi, mieux lutter contre la fraude transfrontalière, mieux protéger les recettes publiques, et mieux préserver la santé de la population.

#### En savoir +

[s.carbonell@dga.gov.do](mailto:s.carbonell@dga.gov.do)  
[www.aduanas.gob.do](http://www.aduanas.gob.do)



Des douaniers inspectent un entrepôt où sont stockées des marchandises vendues en ligne et destinées à l'exportation

# Le commerce électronique transfrontalier en Chine

**Par Hao Wu  
et Robert Ireland<sup>1</sup>**

WCO RESEARCH UNIT

LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE, c'est-à-dire le commerce de biens et services par le biais d'Internet, est devenu un secteur important de l'économie mondiale, et son volet transfrontalier un grand thème de discussions pour les autorités douanières. L'OMD ne pouvait manquer d'en faire un sujet prioritaire de son programme de travail, ce qu'elle a fait :

- en créant un Groupe de travail sur le commerce électronique (GT-CE), plateforme d'échange entre les douanes et le secteur privé afin de discuter des stratégies visant à garantir la facilitation et le contrôle des transactions de commerce électronique ;
- en entreprenant un travail de terrain et de recherche afin de recueillir et d'analyser les expériences des administrations douanières dans ce domaine.

La première mission menée dans le cadre des travaux de recherche de

l'OMD s'est déroulée en Chine, où le commerce électronique remporte un franc succès et ne cesse de croître. Le travail de terrain a été mené à Shenzhen, à Shanghai et à Hangzhou, du 21 au 28 mars 2017, avec le soutien de la Douane chinoise. L'objectif était d'obtenir des informations de première main qui permettraient à l'OMD d'élaborer les normes, instruments et outils adéquats.

En amont de la mission, les experts de l'OMD avait envoyé un questionnaire aux représentants des services gouvernementaux et entreprises qu'ils avaient prévu de rencontrer. Parmi ceux-ci figuraient les bureaux de douane de Shenzhen, de Shanghai et de Hangzhou, la Commission sur la douane et la facilitation des échanges de la Chambre de commerce internationale (ICC) en Chine, le Comité chargé de la zone pilote pour le commerce électronique transfrontalier de Hangzhou, l'Autorité de Qianhai à Shenzhen, ainsi que Alibaba, SF Express et YTO Express. Lors des rencontres, les participants ont présenté leurs expériences dans la supervision et la

gestion des transactions transfrontalières et ont discuté des défis rencontrés et des instruments et normes internationaux qui permettraient de les relever. La délégation de l'OMD s'est également rendue sur les sites opérationnels des bureaux de douane de Shenzhen et de Shanghai, dans l'entrepôt sous douane appartenant au China Merchants Group, sur le site de traitement du service « OneTouch Business » d'Alibaba, au parc Hi-Tech Caohejin et au centre de logistique de SF Express.

## Le e-commerce en Chine

Le commerce électronique connaît une popularité grandissante en Chine depuis 1997. Après deux décennies de croissance continue, cette industrie poursuit son expansion tout en adoptant de nouvelles modalités (échanges B2B, B2C, C2C ou encore O2O pour les services en ligne destinés à générer des ventes en magasin et vice-versa). Le e-commerce transfrontalier a commencé à enregistrer une hausse significative en 2011 et représente aujourd'hui une part importante du commerce extérieur chinois. Selon le *E-Commerce*

<sup>1</sup> Robert Ireland a quitté depuis le Secrétariat de l'OMD.

*Connectivity Index* (ECI) créé par Alibaba, les principaux partenaires commerciaux de la Chine en matière de ventes en ligne sont les États-Unis, la Russie, le Brésil, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Australie, la France, l'Italie, le Japon, le Canada, l'Allemagne et la Corée du Sud.

Les échanges relevant du commerce électronique transfrontalier, en particulier dans le cadre des ventes de l'entreprise au consommateur, impliquent le recours à des transactions électroniques, à des services de paiement électronique et à des services logistiques. Il existe pléthore d'acteurs sur le marché en Chine, dont les plateformes en ligne, les prestataires de services de paiement électronique, les prestataires de services d'entreposage ainsi que les transporteurs express, qui contribuent ensemble au bon déroulement des transactions en ligne et des livraisons hors ligne.

Le commerce électronique transfrontalier a un impact sur les économies à plusieurs niveaux :

- 1) il permet aux consommateurs de se fournir en produits divers et variés en provenance du monde entier ;
- 2) il encourage les petites et moyennes entreprises (PME) à participer au commerce international ;
- 3) il améliore la compétitivité économique ;
- 4) il promeut l'innovation (par exemple, de nombreuses plateformes en ligne chinoises utilisent les mégadonnées pour analyser les transactions et en assurer le suivi) ;
- 5) il crée de l'emploi (selon le *Ali Research Institute*, organe de recherche du groupe Alibaba, plus de 2 millions de personnes travaillent dans ce secteur en Chine, et SF Express, le plus grand transporteur express chinois, déclare compter quelque 124.000 employés).

### Promotion

Conscient des avantages que le secteur économique offre, le gouvernement chinois s'est lancé dans l'élaboration

d'une série de politiques visant à le promouvoir. L'Assemblée nationale populaire chinoise travaille sur un projet de loi sur le commerce électronique qui comprend un chapitre spécifique consacré aux transactions transfrontalières. Le texte exige explicitement des agences gouvernementales qu'elles prennent des mesures visant à faciliter le traitement des transactions et à en garantir la conformité, notamment en mettant sur pied des régimes adéquats pour le partage d'informations et en utilisant des systèmes dématérialisés.

Il convient toutefois de souligner que les politiques d'encouragement au développement de ce secteur ne datent pas d'hier. En août 2013, le gouvernement chinois promulguait une note exigeant aux services gouvernementaux pertinents de mettre en place des mesures pour appuyer le secteur, en réponse aux nouvelles tendances qui commençaient à se dégager en matière de commerce extérieur et aux besoins émergents des opérateurs commerciaux et des consommateurs. Plus tard, en juin 2015, il publiait ses « Lignes directrices sur la promotion du développement sain et rapide du commerce électronique transfrontalier » où figuraient un certain nombre de mesures visant à encourager les entreprises à se lancer dans le commerce international par le biais du commerce électronique, à renforcer les grandes plateformes de vente en ligne, à améliorer les procédures douanières et de quarantaine, à perfectionner les services de paiement transfrontalier, à fournir un soutien financier aux entreprises de commerce électronique et à promouvoir les fonctions des associations professionnelles.

Au niveau local, les autorités municipales dans certaines villes sont encouragées à intégrer différentes structures administratives pour fournir des services complets aux opérateurs du commerce électronique transfrontalier. Par exemple, à Shenzhen, quatrième plus grande ville de Chine, 99 % des opérations de commerce électronique transfrontalier sont traitées à Qianhai, qui fait partie de la zone franche pilote de Guangdong. L'Autorité de Qianhai a créé une division spéciale pour attirer les

entreprises de commerce électronique. La division organise régulièrement des réunions avec les différents acteurs du secteur au sein de la zone franche dans le but de clarifier les politiques en vigueur sur la zone et recueille leurs questions, qui sont ensuite relayées auprès des autres services gouvernementaux compétents. Par ailleurs, comme Qianhai est située dans une zone franche, les marchandises exportées depuis Qianhai peuvent être importées dans une zone de libre-échange étrangère et entreposées sous contrôle douanier. En cas d'achat, les marchandises peuvent être transportées depuis la zone franche vers le marché étranger après dédouanement. Sinon, elles peuvent être expédiées vers un pays tiers ou renvoyées vers Qianhai sans aucun paiement de droit.

Le gouvernement chinois a également autorisé une dizaine de villes à fonder une zone pilote dédiée au secteur. Hangzhou, connue comme la capitale chinoise du commerce électronique, a été la première ville à recevoir un tel agrément compte tenu de ses excellents résultats en matière de mobilisation de ses différentes structures administratives. Afin de permettre la participation des PME et l'apparition de nouveaux acteurs dans ce secteur, le gouvernement municipal de Hangzhou a établi des systèmes qui permettent aux plateformes de vente en ligne, aux banques, aux prestataires de services de logistique et aux services gouvernementaux de partager des données et des informations. Ces données sont aussi utilisées pour identifier les risques de violations des droits de propriété intellectuelle, faciliter les flux financiers, suivre le comportement des entreprises, compiler les statistiques, assurer le respect des réglementations sanitaires et phytosanitaires, etc. En outre, les autorités municipales, en partenariat avec quelques-unes des plateformes de vente en ligne (comme Alibaba et Amazon), organisent des ateliers de renforcement des capacités et de formation pour les PME et pour les nouveaux arrivants sur le marché du commerce électronique.

### Règlementations douanières

La Circulaire n° 26 d'avril 2016 sur les questions concernant la supervision des importations et exportations au détail



© Douane chinoise

relevant du commerce électronique transfrontalier constitue la principale réglementation publiée par la Direction générale de la Douane chinoise sur le secteur. La circulaire s'applique à toutes personnes et sociétés engagées dans les importations et exportations au détail via des plateformes de vente en ligne, dont les marchands en ligne, les opérateurs de systèmes de paiement électronique, les prestataires de plateformes de vente en ligne (soit autogérées, soit pour le compte d'une tierce partie), et les opérateurs de services de logistique.

Tous les acteurs du commerce électronique transfrontalier sont obligés de s'enregistrer auprès de leur bureau de douane local et sur la « Plateforme de dédouanement du commerce électronique transfrontalier », qui fait partie du portail E-port géré par la Direction générale de la douane. En outre, avant toute transaction d'importation ou d'exportation, ils sont obligés de saisir les informations relatives à ladite transaction (par exemple le bon de commande) et au paiement ou à la logistique (par exemple la lettre de transport) sur cette plateforme. Ainsi, les fonctionnaires des douanes sont en mesure de comparer les renseignements sur une même transaction provenant de différentes sources et de déterminer l'existence d'un quelconque risque potentiel. Les marchands ou plateformes de vente en ligne doivent également déclarer leurs importations ou exportations par voie électronique à la Douane. La déclaration peut se faire à travers le « Manifeste pour les envois de

commerce électronique transfrontalier au détail ». S'il est établi que l'envoi n'est pas légalement conforme, il fera l'objet d'une enquête.

Comme le commerce électronique dépend dans une grande mesure de la garantie d'une livraison juste-à-temps, la Direction générale de la douane exige depuis mai 2015 que les bureaux de douane fournissent des services toute l'année et qu'ils veillent à garantir que les procédures de dédouanement soient menées, dans des circonstances normales, dans les 24 heures suivant l'arrivée des envois.

La Douane chinoise prélève les droits de douane, les taxes à la valeur ajoutée (TVA) et les accises sur les importations au détail relevant du e-commerce. La valeur imposable est calculée sur la base du prix réellement payé pour la transaction, coût, assurance et fret (CAF) inclus. Si c'est bien à l'acheteur de verser des droits et taxes, les plateformes et marchands en ligne peuvent les payer pour ensuite en demander le remboursement auprès de l'acheteur, pour autant qu'ils aient déposé les garanties suffisantes. Quelques sociétés dûment agréées peuvent acquitter les droits et taxes auprès de la douane pour une période donnée, plutôt que par envoi individuel.

Afin d'aider les consommateurs, la Direction générale de la douane a publié une liste de marchandises soumises à une procédure particulière. Lorsqu'un consommateur achète une marchandise

répertoriée, il n'est pas soumis au prélèvement du droit y afférent et ne doit acquitter que 70 % de la TVA et des accises applicables, à condition que le colis importé à lui seul ne dépasse pas les 2 000 yuans chinois et que la valeur cumulée des importations par le même individu au cours d'une année calendaire n'atteigne pas le seuil de 20 000 yuans. En d'autres termes, chaque acheteur dispose d'un quota sur certaines marchandises qu'il peut acquérir à un taux de droit zéro et avec une remise de 30 % sur la TVA et les accises. La Douane chinoise considère que cette politique encourage non seulement les achats de la part des consommateurs mais aussi les importations, et qu'elle débouche sur un recouvrement accru de recettes. De plus, étant donné que les transactions de commerce électronique transfrontalier sont supervisées par le biais de la « Plateforme de dédouanement », l'évasion des droits et taxes est considérablement réduite.

### À venir

Le commerce électronique transfrontalier est engagé sur la voie d'une croissance rapide. S'il contribue de façon évidente à la croissance économique d'un pays, il ne saurait être question de perdre de vue certaines des problématiques qu'il présente liées à la sécurité et à la sûreté - comme l'impact sur l'environnement, le commerce de contrefaçons ou encore la contrebande de marchandises - qui constituent autant de défis à relever.

Plusieurs bonnes pratiques peuvent être tirées de l'expérience chinoise. Il convient de noter en particulier a) que le gouvernement chinois met au point des stratégies pour promouvoir au niveau national le commerce électronique transfrontalier ; b) que toutes les agences gouvernementales adoptent en la matière les politiques et réglementations spécifiques à leur domaine de compétences tout en veillant à ce que ces dernières restent alignées les unes par rapport aux autres ; c) enfin, que les autorités municipales ont le droit de lancer les mesures qu'elles jugent les mieux adaptées aux conditions locales à titre expérimental.

### En savoir +

[hao.wu@wcoomd.org](mailto:hao.wu@wcoomd.org)



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, the OSI Systems family of security companies 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.





Un coinvoi de véhicules en partance depuis Bangui

## Frontières fragiles et douanes en situation de post-conflit : le cas de la République centrafricaine

**Par Thomas Cantens,**

UNITÉ RECHERCHE, OMD,

**et Sidoine Yeremi,**

EXPERT NATIONAL DOUANIER EN CENTRAFRIQUE

INDÉPENDANTE DEPUIS 1960, la République centrafricaine est en proie à des coups d'État récurrents et à des guérillas. En 2013, un conflit oppose la Séléka, une coalition de groupes rebelles du nord majoritairement musulmans qui a renversé l'ancien président François Bozizé, et les anti-balaka, un réseau de milices d'autodéfense chrétiennes apparues pour lui résister.

Après une partition de facto entre les chrétiens, au sud, et les musulmans, au

nord, les hostilités entre les deux groupes ont diminué. Elles ont été remplacées par une explosion d'affrontements fratricides entre différentes factions de la Séléka qui a été officiellement dissoute en 2014.

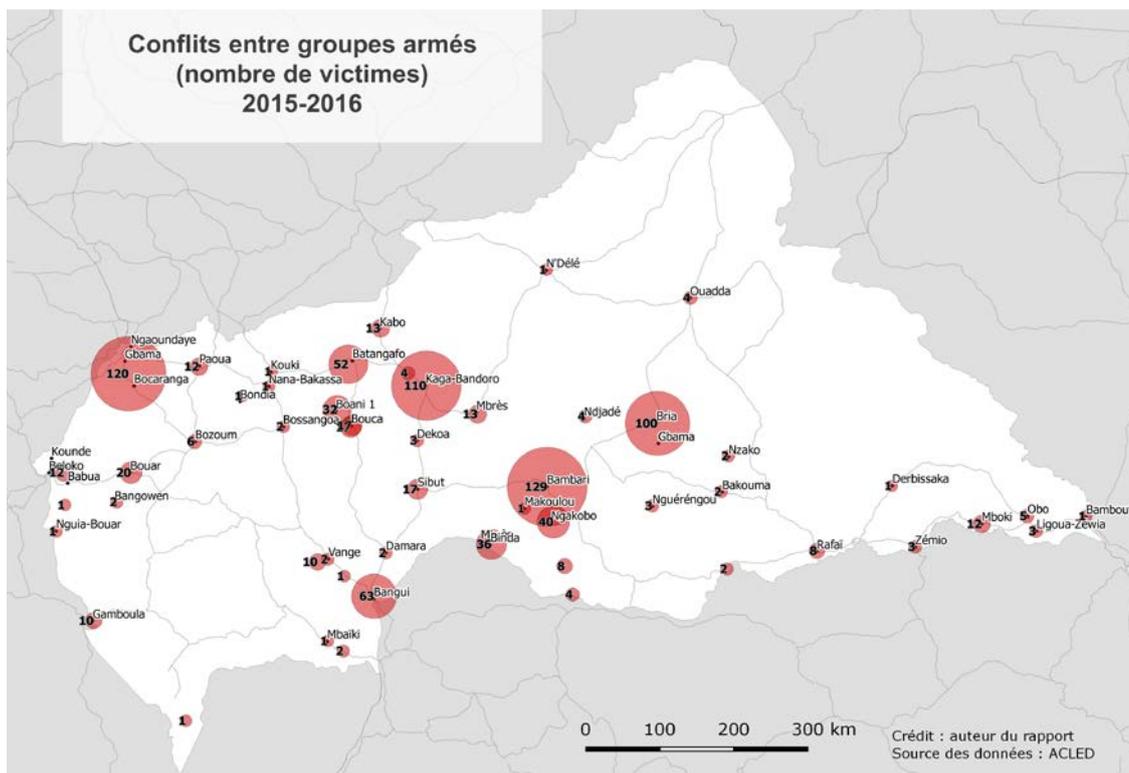
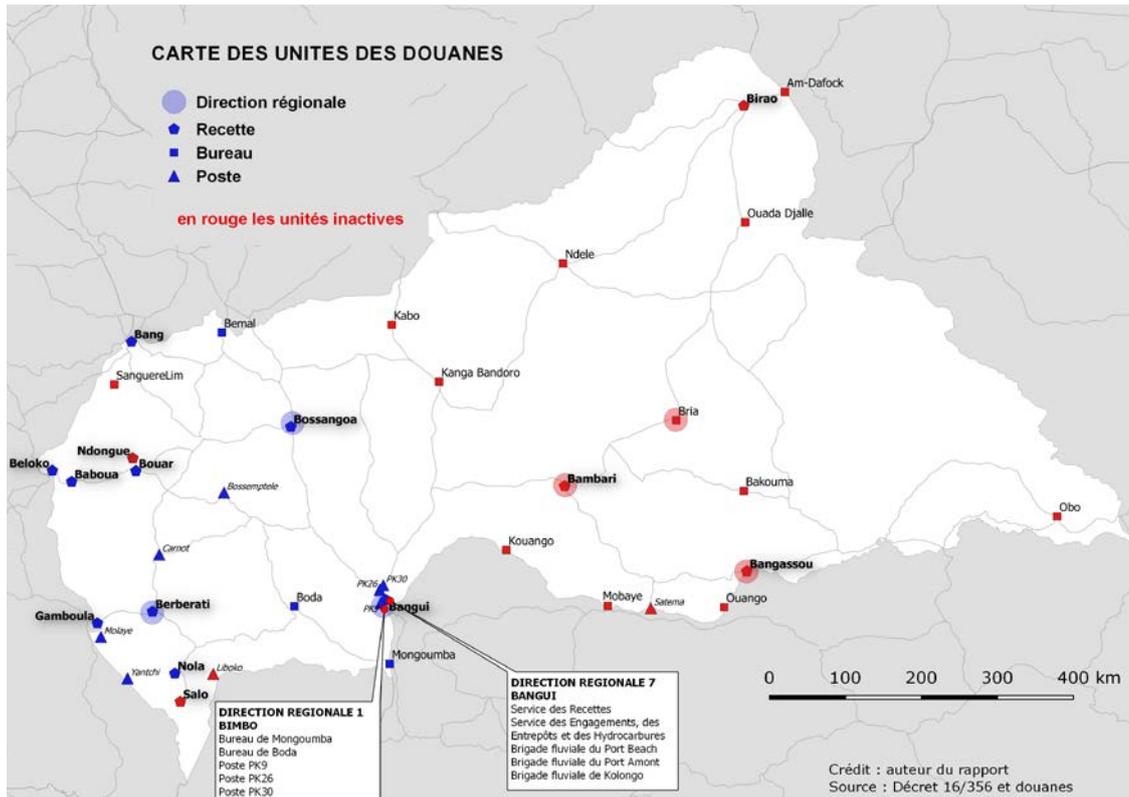
Le 30 mars 2016, un nouveau président prête serment. Priorité est donnée au désarmement des ex-combattants, au rétablissement de la sécurité et à la réconciliation. Les groupes armés restent en effet présents sur une grande partie du territoire, occupant le nord, le nord-ouest et l'est, causant de nombreuses violences et constituant un obstacle au redéploiement de l'État.

### Un territoire divisé

D'un point de vue douanier, le territoire centrafricain est divisé en trois parties, chacune ayant ses propres particularités et contraintes :

- l'axe Béloko-Bangui sur lequel les services de l'État sont présents et sur lequel la Douane porte l'essentiel de ses efforts de modernisation et de surveillance ;
- le centre et l'est, territoire sous la domination de groupes armés et politiques issus de la rébellion Séléka<sup>1</sup> et duquel la douane est absente ;

<sup>1</sup> Les groupes armés qui constituaient la Séléka continuant d'être présents sur le terrain, les termes « zone Séléka » ou « les Séléka » seront utilisés dans cet article pour désigner les zones contrôlées par ces groupes ou ses membres.



- la partie ouest non couverte par l'axe Béloko-Bangui, zone sous administration de l'État centrafricain mais où l'insécurité demeure un défi majeur. La Douane est présente sur certains points frontières et dans quelques villes de la zone. La police, la gendarmerie et l'armée sont, elles, peu présentes, l'essentiel de l'effort sécuritaire étant accompli par la Mission multidimensionnelle intégrée

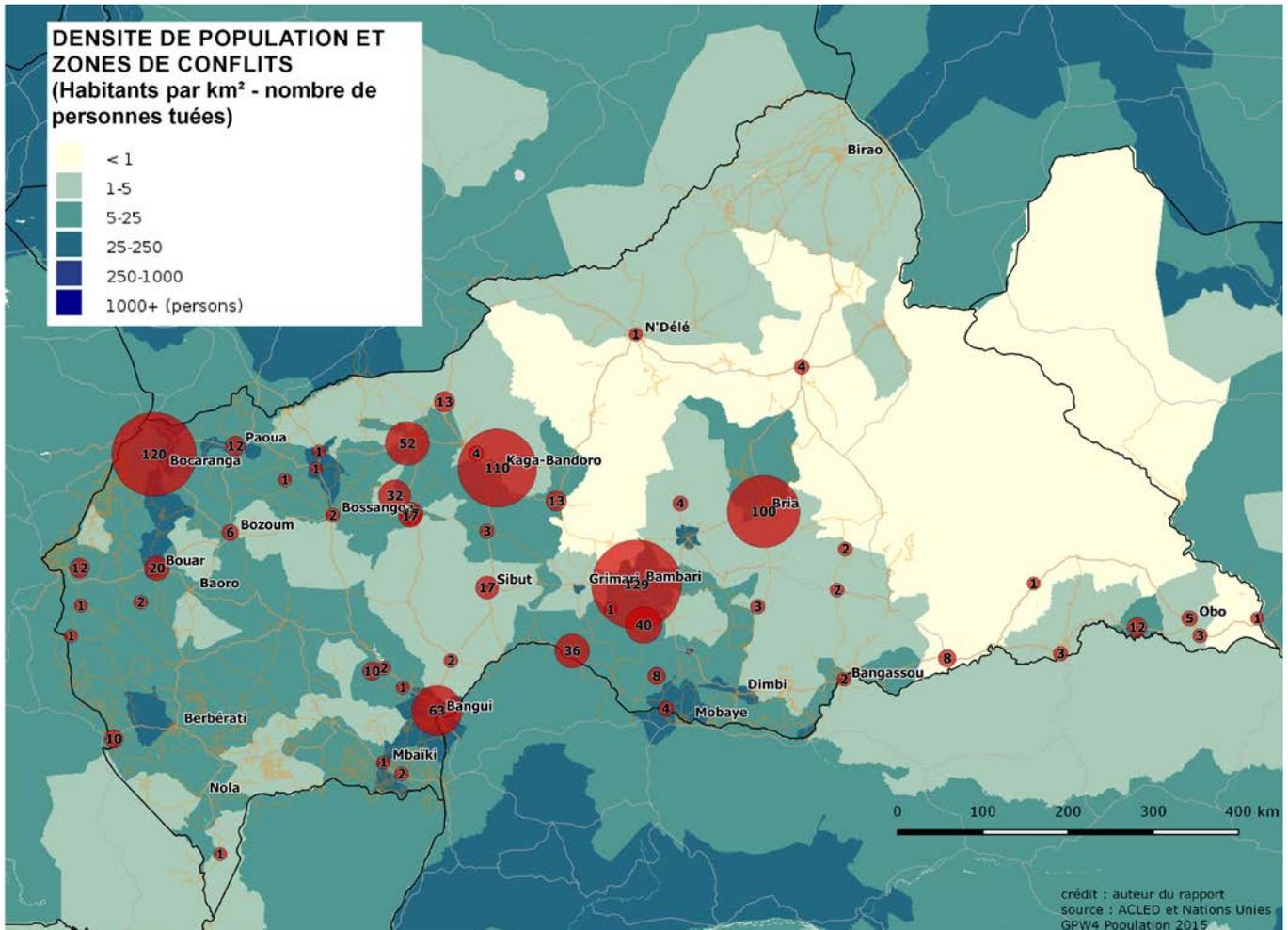
des Nations Unies pour la stabilisation en République centrafricaine (MINUSCA).

Cette division du territoire, suivant des contraintes sécuritaires, pose un défi d'organisation majeur pour la Douane centrafricaine, celle-ci devant adapter ses pratiques à des contextes radicalement différents, appliquant non seulement une facilitation du commerce

« traditionnelle » sur un axe économique majeur, mais aussi une facilitation du commerce plus « politique » dans le sens où il s'agit de contribuer à la restauration de l'État et à la résilience économique des zones frontalières fragiles.

**L'axe Douala-Béloko-Bangui**

L'analyse des cartes de la région révèle l'extrême densité des voies de passage autour de la frontière entre le Cameroun



et la République de Centrafrique, ainsi que la densité des villages, en particulier au nord du point de passage de Béloko.

C'est par ce point de passage que transitent les marchandises en provenance du Port de Douala, Cameroun, et à destination de Bangui. Les recettes fiscales prélevées sur ces marchandises représentent la très large majorité des recettes actuellement collectées par la Douane centrafricaine. Sécuriser ces recettes constitue dès lors un enjeu vital pour l'État centrafricain.

Depuis la destruction de leurs bureaux en 2012, les douaniers en poste à Béloko effectuent le dédouanement de façon manuelle. En raison de l'insécurité et des risques de pillage, les camions sont convoyés de Béloko vers Bangui et de Bangui vers Béloko par la MINUSCA et la Brigade économique de la douane. Chaque convoi comprend une centaine de camions. Le trajet dure de deux à trois jours, et ce pour une distance de 740 km bitumés.

L'action majeure du projet de l'administration douanière sur l'axe Douala-Béloko-Bangui consiste à réhabiliter la recette de Béloko et à en faire le point principal du dédouanement des marchandises en provenance de Douala. Ce projet repose sur :

- la réhabilitation des locaux douaniers de Béloko dont une partie sera consacrée au logement des douaniers,
- l'installation du logiciel SYDONIA au bureau chargé de la recette de Béloko afin d'assurer l'automatisation du contrôle, de l'enregistrement, de la liquidation et du recouvrement des droits et taxes sur les déclarations,
- le développement d'une plateforme douanière à Béloko, et notamment d'une aire sous douane pour 500 camions,
- l'application d'une facilité à des opérateurs identifiés comme « fiables » pour dédouaner à Bangui plutôt qu'à Béloko,

- une fois le poste de Béloko opérationnel, le démantèlement du guichet unique centrafricain à Douala et des points fixes de contrôle le long du trajet sur le territoire camerounais et le long de l'axe Béloko-Bangui,
- le maintien, au port de Douala, d'une antenne de la Douane centrafricaine et d'une aire sous douane réservée aux marchandises en transit vers la Centrafrique.

La Douane centrafricaine prévoit le financement sur fonds propres de l'équipement du bureau de Béloko : matériels informatiques, câblage réseau, énergie solaire et communication satellite (VSAT). La majeure partie du financement de réhabilitation du bureau sera supportée par la Banque mondiale dans le cadre de son projet FASTRAC (Facilitation du Transit en Afrique centrale) initié en 2008.

Une deuxième action est programmée pour accompagner cette modernisation : la Douane centrafricaine va instaurer une

politique de mesure de la performance. Des douaniers centrafricains se sont rendus fin 2016 à Douala pour examiner l'expérience camerounaise en matière de « contrats de performance » et répliquer le dispositif au niveau national. Le projet pourrait bénéficier de l'appui technique de la Douane camerounaise, de la Banque mondiale et de l'OMD.

L'informatisation du poste frontière doit être l'opportunité de réformer les procédures, en tenant compte des attentes du secteur privé (transporteurs, transitaires, banques, importateurs). Le choix des opérateurs dits « fiables » est également complexe. Reposant sur l'élaboration de critères objectifs, il nécessite d'avoir des statistiques fiables sur les opérations passées, au risque que l'État ne puisse appliquer une procédure objective, ce qui pourrait ouvrir la voie à des contestations. Il pourra s'avérer très utile de mettre en place une plateforme de rencontre douane-entreprises, où ces questions seraient discutées de façon pratique entre professionnels.

Des contraintes sécuritaires, facteur important mais plutôt nouveau, à la fois pour la Douane et pour les bailleurs, pèsent sur le projet : les transporteurs-importateurs informels chercheront à éviter un bureau moderne, aux moyens de contrôle renforcés, qui appliquera plus strictement la fiscalité. La Douane doit aussi être consciente des risques qu'engendre toute action coercitive dans un environnement frontalier éloigné et fortement peuplé, et donc propice à des mouvements de protestation contre les représentants de l'État, en particulier les fonctionnaires des administrations fiscale ou douanière. Il s'agira donc d'inclure la sécurité des personnels et des infrastructures dans le plan de modernisation de Békoko et de prévoir : (i) des infrastructures de sécurité qui protégeront le bureau (enceinte, caméras, barrières, locaux sécurisés), (ii) l'armement des personnels douaniers opérant à Békoko, et tout ce que cela implique (formation, entraînement, instauration d'une armurerie), et (iii) un plan d'urgence, de coordination entre la

Douane et l'armée centrafricaine pour protéger les douaniers en cas d'émeutes ou d'attaques contre le bureau.

S'agissant des contrats de performance, le risque serait de sous-estimer le changement culturel que requiert la mise en œuvre de l'initiative et la charge de travail qui pèsera sur l'équipe de projet chargé de la programmation informatique. Toute erreur dans la mesure individuelle de la performance aurait des conséquences graves sur la vie personnelle des fonctionnaires et affecterait la crédibilité du système. Il est donc nécessaire de se donner du temps pour permettre aux douaniers de s'approprier une nouvelle culture professionnelle et aux informaticiens de tester les programmes informatiques qui sous-tendent la mesure de la performance.

### Le centre et l'est du territoire

Cette zone est sous le contrôle de groupes politico-armés aux alliances versatiles. Certains ont une vision politique et sont partisans de la partition du pays, sur des bases religieuses, partition qui existe pratiquement de fait aujourd'hui. Une « république du Logone » a même été proclamée avec pour capitale Birao. D'autres groupes souhaitent probablement déposer les armes et profiter du « programme de désarmement, démobilisation, réinsertion » (DDR) ou du « programme de réduction de la violence communautaire » qui visent à réinsérer les combattants. Enfin, une dernière catégorie ne poursuit aucun objectif politique particulier et survit par prélèvements violents sur les flux de commerce et sur les personnes.

Les agents de la MINUSCA assurent dans quelques villes la sécurité. Policiers et gendarmes sont présents, en très faible nombre, là où la MINUSCA est présente. Les autres services de l'État sont absents. La Douane, notamment, a récemment envoyé des délégations auprès des commandants de la zone mais ceux-ci ont refusé la présence de toute administration fiscale.

Cette zone n'est pas sans enjeux, en termes de recettes tout d'abord. Une visite au marché PK5 de Bangui a permis de constater la présence de marchandises en provenance du Soudan, qui ont donc probablement transité par cette zone. Si le manque à gagner est difficile à estimer, les taxes appliquées sur les transactions commerciales dans cette zone sont une ressource pour les groupes armés, de même que le commerce illégal d'or et de diamants.

Ensuite, l'existence de cette zone, large, menace le tissu économique de Bangui et de la zone sous administration gouvernementale. En effet, il est possible que la pression fiscale exercée par les groupes armés sur les commerçants qui importent des produits via les pays voisins soit moindre que celle exercée par l'État et les commerçants qui importent via le corridor Douala-Békoko-Bangui. Les premiers seraient donc plus compétitifs que les seconds, et cette différence ne devrait que s'accroître dès lors que la Douane centrafricaine « sécurisera » les recettes de l'axe Douala-Békoko-Bangui.

Dans un tel contexte, l'analyse des données est une ressource nécessaire à la discussion politique et la Douane aura un rôle à jouer. Parmi les informations qui pourraient être obtenues pour alimenter la réflexion figurent :

- une estimation des flux de marchandises entre la zone Séléka et la zone gouvernementale (enquêtes anonymes sur le marché PK5, missions en coopération avec les douanes des pays voisins sur les points frontières, estimation des flux de transport grâce à l'analyse des données collectées auprès des opérateurs de télécom opérant aussi dans la zone),
- une estimation des recettes fiscales collectées par les groupes armés aux dépens du gouvernement,
- une analyse des flux afin d'optimiser le déploiement des unités de surveillance, le but étant de protéger l'économie

formelle de la zone sous contrôle de l'État centrafricain.

### L'ouest du territoire, hors axe Béloko-Bangui

Dans cette zone, les axes routiers ne sont pas contrôlés par les forces de sécurité mais par des « auxiliaires », le plus souvent des groupes armés (« anti-balaka », « groupes d'auto-défense »).

Le commerce transfrontalier renforce le financement de ces groupes armés qui perçoivent des « formalités » sur chaque véhicule. Si la Douane perçoit des droits et taxes sur certains trajets, l'insécurité dans la zone empêche tout réel déploiement.

Le risque est ici que s'établissent des gouvernances locales contre l'État central : les représentants politiques de l'État, dépourvus de levier financier pour montrer l'action de l'État localement, s'appuieraient sur les élites économiques qui leur fournissent des moyens de subsistance, et sur des groupes armés d'autodéfense qui assureraient la sécurité de tous, moyennant financement ou soutien matériel.

La Douane centrafricaine dispose de chiffres sur les recettes et sur les passages de véhicules et de marchandises, ainsi que d'informations sur la situation sur le terrain collectées au contact des transporteurs et des commerçants. L'enjeu principal dans cette zone est d'organiser l'information collectée aujourd'hui de façon disparate et intuitive par les douaniers, et de penser le déploiement des unités sur le terrain en fonction des flux de commerce et de l'insécurité.

Disposer de l'appui des partenaires de sécurité (MINUSCA, forces nationales de sécurité et de défense) est indispensable, particulièrement dans cette zone. Il s'agit aussi de comprendre la position des élites

**L'une des caractéristiques de toutes les frontières fragiles est que l'État y dispose de peu d'informations sur les situations locales. Les douaniers sur le terrain, eux, connaissent bien leur environnement. Il s'agit de collecter et structurer leurs connaissances afin qu'elles contribuent à l'analyse des situations locales et facilitent la prise de décision.**

économiques locales afin de prévenir leur association à des groupes armés locaux.

### Conclusion

La Douane centrafricaine fait face à trois défis majeurs et a besoin d'un soutien de la part de la communauté internationale pour les relever.

Le premier tient à l'élaboration d'une stratégie globale sur le territoire centrafricain, donc une stratégie qui englobe les différentes problématiques que nous avons passées en revue, zone par zone. La tentation de se concentrer sur l'axe Beloko-Bangui, faute de ressources humaines et financières, est grande, mais, à court terme, l'économie de Bangui risque elle-même d'être déstabilisée par les activités informelles qui se rapportent à l'ensemble du territoire.

Le deuxième défi est la corruption. La corruption génère l'exaspération des populations locales et ne favorise pas leur coopération avec les services de l'État. À terme, la corruption favorise donc l'établissement des groupes armés locaux qui fournissent un « service » de sécurité directement aux populations. D'une part, il s'agit de motiver les douaniers, notamment pour qu'ils

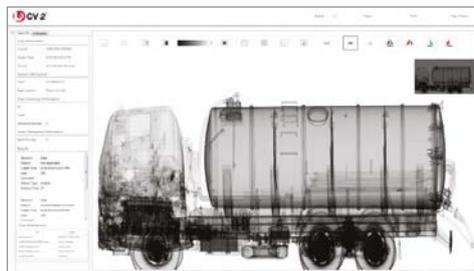
travaillent à des postes d'analyse, activité particulièrement cruciale en cette période où certaines frontières centrafricaines sont fragiles et où le gouvernement a besoin de recettes douanières et d'analyses économiques sur l'impact de l'insécurité. D'autre part, il s'agit aussi de démotiver des douaniers à travailler en première ligne sur certains postes en zone sécurisée, et de favoriser les conditions de travail de ceux qui travaillent dans des zones d'insécurité, afin que leur sécurité personnelle ne repose pas sur la bonne volonté de milices locales. La direction générale est pleinement consciente de ce risque et a pris des mesures en renforçant l'inspection interne et en élargissant la répartition des primes à un nombre plus important du personnel. De la même manière, les contrats de performance appuieront la lutte contre la corruption.

Enfin, la Douane centrafricaine a besoin de données pour prendre des décisions. L'une des caractéristiques de toutes les frontières fragiles est que l'État y dispose de peu d'informations sur les situations locales. Les douaniers sur le terrain, eux, connaissent bien leur environnement. Il s'agit de collecter et structurer leurs connaissances afin qu'elles contribuent à l'analyse des situations locales et facilitent la prise de décision. À ce titre, il convient d'accorder la priorité à la maîtrise des statistiques. La Douane doit assurer la collecte et l'organisation de l'information et du renseignement en provenance des bureaux de recettes, tant pour concevoir la réforme et surveiller son exécution sur le terrain, que pour permettre au gouvernement et à la société centrafricaine d'avoir une meilleure lisibilité quant à « l'économie de la violence » instaurée dans les zones frontalières.

**En savoir +**  
[research@wcoomd.org](mailto:research@wcoomd.org)

VISIT US AT THE WCO TECHNOLOGY & INNOVATION FORUM, OCT 31 - NOV 2, BOOTHS 7 & 8, TOKYO, JAPAN.

# INTEGRATE AND OPTIMIZE PORT AND BORDER SCREENING OPERATIONS.



## STREAMLINE YOUR OPERATION AND LOWER RESOURCE COSTS WITH CV 2™.

L3's port and border solutions enable organizations to maintain screening standards while maximizing efficiency. Our CV 2 software solution integrates data from a variety of scanning systems onto a single centralized display. The software is a user-friendly, visually based solution that allows analysts to quickly assess cargo contents locally or remotely for contraband and other threats. The benefits of this common user interface include greater operational efficiency, higher throughput and increased probability of detection. [L3T.com/SDS](http://L3T.com/SDS)



**L3T.COM**

AEROSPACE SYSTEMS  
ELECTRONIC SYSTEMS  
COMMUNICATION SYSTEMS  
SENSOR SYSTEMS

SECURITY & DETECTION SYSTEMS

# La Douane saou

## Par Abdulrahman Althukair,

DIRECTEUR CHARGÉ DE LA GESTION DES RISQUES  
ET RESPONSABLE DU PROGRAMME D'OEA À LA  
DOUANE SAOUDIENNE

La Douane saoudienne est la dernière administration des douanes en date à mettre en œuvre un programme d'Opérateurs économiques agréés (OEA). Elle vise ainsi à moderniser les formalités aux frontières et à atteindre les objectifs définis dans sa « Vision 2030 », la feuille de route annoncée en avril 2016 qui guide le Royaume saoudien vers la réalisation de ses objectifs et aspirations.

### Vision 2030

« Vision 2030 » fixe un nouveau cap à l'Arabie saoudite et s'appuie sur trois piliers pour garantir la réalisation des objectifs qui y sont répertoriés :

- 1) une nation dynamique ;
- 2) une économie prospère ;
- 3) une nation ambitieuse.

Le pilier « économie prospère » implique que l'Arabie saoudite devienne un nœud logistique majeur dans la région et s'associe au secteur privé pour générer le maximum d'investissements dans les infrastructures et moderniser les programmes gouvernementaux de promotion du commerce.

Selon le prince héritier Mohammed ben Salmane ben Abdulaziz Al Saoud, il s'agit « de faciliter la circulation des personnes et des marchandises, de simplifier les procédures douanières dans nos ports, et, ainsi, de construire un environnement attractif à la fois pour les investisseurs locaux et pour les investisseurs étrangers. »

Derrière cette stratégie réside la volonté de tirer parti au maximum de la position géographique unique du Royaume, au carrefour de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique. L'autre source de motivation majeure est l'objectif que s'est fixé le pays : attirer des investissements massifs pour stimuler l'économie et diversifier les sources de revenus.

# La douane saoudienne lance son programme d'OEA

« Vision 2030 » encourage également les grands groupes saoudiens à se développer au-delà des frontières, sur le marché international. La modernisation des processus, qui permet de répondre aux besoins du secteur privé tout en s'assurant qu'ils respectent les lois, en est un élément important.

## Le rôle de la Douane saoudienne

Il est évident que la Douane saoudienne joue un rôle crucial dans la mise en place de « Vision 2030 », où la facilitation des échanges figure au rang de priorité. Organisation moderne qui ne cesse d'évoluer, elle est présente dans 14 aéroports internationaux, 15 postes-frontières terrestres, 11 ports maritimes et un site ferroviaire.

## Un programme d'OEA moderne et global

Parmi les principales initiatives énoncées dans « Vision 2030 », figurent le développement et la mise en œuvre d'un programme d'OEA, proposant des facilités aux entreprises actives au niveau international qui présentent de faibles risques et sont respectueuses des lois.

S'il est conduit par la Douane, le programme saoudien d'OEA est une priorité du gouvernement dans son ensemble. Il traduit le recours à une démarche globale pour une gestion des frontières moderne, venant non seulement appuyer les objectifs économiques au sens large du Royaume, mais aussi ceux de la Douane en lui permettant de concentrer son action sur des domaines à plus hauts risques.

La Douane saoudienne a lancé officiellement son projet d'OEA au printemps 2017. Bénéficiant d'un soutien de haut niveau de la part du Royaume, une équipe travaille ainsi depuis quelques mois à « établir un programme de facilitation des échanges proposant des formalités simplifiées aux frontières pour les entreprises respectant certaines normes de contrôle et de sécurité. »

Basé sur un programme de facilitation antérieur appelé ILTIZAM, le programme d'OEA est ouvert à toutes les entreprises, quels que soient leur rôle dans la chaîne logistique, le mode de transport qu'elles utilisent ou les procédures douanières nécessaires à leurs activités.

Outre qu'elle s'inscrit dans la « Vision 2030 », la mise en œuvre du programme répond aussi au souhait du Conseil de coopération du Golfe (CCG) de voir tous ses membres dotés d'un programme OEA. Par ailleurs, elle permet aussi au Royaume de se conformer à l'article 7 de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, intitulé « Mesures de facilitation des échanges pour les opérateurs agréés ».

## État d'avancement du projet

Plusieurs entreprises ont participé au projet pilote au cours duquel le processus de certification a été testé. Outre le développement d'un processus de certification, le projet requiert l'élaboration d'une stratégie sur l'engagement des parties prenantes, la mise en œuvre d'activités médiatiques et de relations publiques, l'organisation de formations pour des membres du secteur privé et du secteur public et la mise en place d'indicateurs de performances clés. Le programme d'OEA débutera officiellement fin 2017.

## Avantages

La Douane saoudienne a défini toute une série d'avantages pour les entreprises certifiées OEA, leur assurant un retour sur investissement. En voici quelques-uns :

- simplification des processus aux frontières ;
- réduction des documents requis pour la mainlevée ;

- utilisation de voies réservées dans certains ports d'entrée ;
- traitement plus rapide et plus prévisible des importations et des exportations ;
- désignation de gestionnaires de comptes à la douane ;
- pourcentages d'inspection plus faibles ;
- service direct et prioritaire pour plusieurs démarches administratives comme les demandes de permis et de licence ;
- reconnaissance du statut dans d'autres pays dès la signature d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM).

S'agissant du dernier point, il convient de préciser que la négociation d'ARM avec d'autres administrations douanières est jugée essentielle car elle incitera davantage les entreprises à participer au programme.

La Douane saoudienne tirera évidemment aussi certains avantages de la mise en œuvre du programme OEA : elle pourra renforcer sa politique de gestion des risques et mieux protéger et sécuriser ses frontières grâce à une évaluation systématique des entreprises et de leurs capacités à répondre aux exigences réglementaires élevées. Comme l'a si bien dit Ahmed A. Alhakbani, Directeur général de la Douane saoudienne, « en mettant en œuvre un programme d'OEA, la Douane pourra concentrer ses ressources non plus sur des opérateurs connus présentant de faibles risques mais sur des opérateurs inconnus, plus susceptibles de présenter un risque ou moins familiers des procédures douanières. »

## En savoir +

[www.customs.gov.sa/sites/sc/en/AEO/Pages/Pages/SaudiAEO.aspx](http://www.customs.gov.sa/sites/sc/en/AEO/Pages/Pages/SaudiAEO.aspx)

# Transit

广西水利电业集团  
新疆克州水利发电有限公司  
宁夏回族自治区泾源县装机容量 60万千瓦

Un camion sur l'autoroute de l'amitié sino-pakistanaise se rapproche de la chaîne de montagnes Karakorum, près de Tashkurgan dans la province chinoise du Xinjiang, à l'extrême ouest de la Chine. L'autoroute s'étend sur plus de 1 300 km et permet de relier la ville chinoise de Kashgar à la frontière pakistanaise, en passant par le plus haut col de montagne du monde. Photo : Johannes Eisele / AFP

# Moments forts de la conférence de l'OMD sur le transit

L'OMD A ORGANISÉ, les 10 et 11 juillet 2017, une conférence mondiale sur le transit douanier, dans le double objectif de stimuler les débats sur la façon d'améliorer les régimes de transit et de faire la promotion des « Directives sur le transit » qu'elle vient de publier.

De nombreux intervenants et participants ont souligné l'importance d'un système de transit efficace. Des représentants de pays enclavés ont notamment expliqué comment leurs économies étaient étouffées par le coût des importations et des exportations, relevant que les frais de transport plus élevés faisaient plus que doubler le coût des transactions commerciales, en prix et en temps. Selon un expert, d'une manière générale, ces pays auraient un niveau de développement 20 % supérieur s'ils avaient un littoral.

D'autres statistiques ont été mises en avant. Par exemple, c'est sur le continent africain que les coûts du transport sont les plus élevés au monde : dans 12 pays d'Afrique subsaharienne, le transport représente 7 % de la valeur d'une exportation. Les longues distances à parcourir contribuent, il est vrai, à la situation, mais les difficultés rencontrées et les retards pris aux frontières jouent également un rôle. Par ailleurs, le commerce intrarégional est peu développé sur ce continent, représentant seulement 10 % de l'ensemble des échanges. Or, tout le monde s'accorde à dire que l'accélération de l'intégration régionale est en partie tributaire d'opérations de transit efficaces.

## Directives

La conférence a permis à l'OMD de présenter ses « Directives sur le transit » qui offrent aux administrations des douanes des orientations claires et recommandent certaines pratiques pour la mise en place de régimes de transit efficaces. L'élaboration de ces 150 directives a été un effort collectif rassemblant experts des administrations des douanes et nombreuses autres organisations.

Les directives traitent de tous les éléments garantissant des opérations de transit efficaces :

- le partage efficace des informations, en interne et avec les pays voisins, sur la base d'un cadre juridique cohérent (directives 1 à 35) ;

- un système de garantie qui fonctionne correctement (directives 36 à 66) ;
- les redevances et impositions, qui doivent être raisonnables et correspondre au coût réel des services rendus (directives 67 à 72) ;
- la simplification des formalités douanières (directives 73 à 88) ;
- le recours à la gestion des risques pour repérer le fret devant être contrôlé, et la mise en place d'un programme de certification, tel que celui des opérateurs économiques agréés (OEA), permettant d'identifier les négociants qui respectent les règles (directives 89 à 92) ;
- le recours aux scellés douaniers et à d'autres mesures de sécurité pour garantir que les marchandises arrivent intactes au point d'arrivée du transit (directives 93 à 119) ;
- la gestion coordonnée des frontières (directives 120 à 131) ;
- l'amélioration de l'infrastructure physique (directives 132 à 135) ;
- l'amélioration de la transparence et de l'intégrité (directives 136 à 141) ;
- l'amélioration de la consultation avec les entreprises (directives 142 à 146) ;
- la mesure de la performance au moyen d'évaluations régulières (directives 147 à 150).

Chacun de ces éléments a été abordé lors de la conférence. Les participants ont fait état de certaines expériences au niveau régional et au niveau national. Leurs réflexions sur les difficultés liées aux opérations de transit, et sur la voie à suivre, sont rapportées ci-dessous.

### Systèmes de transit intégrés à l'échelle régionale

Contrairement au dédouanement, qui se fait à un seul endroit, le transit nécessite un échange d'informations d'au moins trois endroits : l'endroit de départ du transit, l'endroit de fin du transit et l'endroit où se trouve le garant (pour valider et apurer les cautions). L'intégration des opérations de transit internationales dans une région ou le long d'un couloir commercial en une procédure unique et continue présente des avantages évidents, et plusieurs exemples de systèmes intégrés ont été présentés pendant la conférence.

L'Union européenne a fait part de son expérience quant à la construction

de son « Nouveau Système de Transit Informatisé » (NSTI), qui est venu remplacer un traitement de documents sur papier exposé à la fraude. Le système, qui permet l'échange de messages en temps réel entre les pays, le suivi des marchandises et la gestion des garanties, de bout en bout, est une application autonome que toutes les parties doivent mettre en place. Ici, les systèmes informatiques des différentes parties sont connectés au NSTI, mais connecter différents systèmes de transit entre eux est un autre moyen d'atteindre le même objectif.

La Commission économique eurasienne a expliqué que la communauté régionale qu'elle représente, qui compte cinq États et couvre plus de deux millions de kilomètres carrés, était également en train de développer un système de transit informatisé. Sa mise au point, qui vise à réduire autant que possible l'utilisation du papier aux frontières et de permettre la pré-déclaration, a été entreprise en parallèle avec l'élaboration d'un nouveau code des douanes, en vue notamment de modifier les procédures de transit. Pour l'heure, les opérateurs peuvent choisir la procédure papier ou la procédure électronique, selon ce qui leur convient le mieux. À l'avenir, le système sera relié avec les pays d'Europe et d'Asie.

La Banque asiatique de développement a présenté dans les grandes lignes les différents projets visant à améliorer les procédures entre les 11 pays membres du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, dont huit sont enclavés. Parmi les projets figurent la construction de l'infrastructure physique, ainsi que l'établissement de six couloirs de transport et d'un système de transit électronique unique sous la forme d'un système d'information autonome similaire au NSTI. Un prototype du système a été conçu afin de pouvoir en tester les fonctionnalités, plus précisément pour ce qui a trait à l'utilisation de la déclaration de transit unique et aux mécanismes de garantie globale. Dans la mise au point de ce système, le vrai défi est de faire coopérer les pays concernés de façon à simplifier les procédures et à améliorer la coordination aux frontières, ainsi que de leur faire mettre en œuvre des mécanismes de gestion des risques et



des programmes OEA, étant donné que le système de transit électronique prévoit un mécanisme de garantie qui récompense les opérateurs économiques respectueux des règles.

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) travaille aussi au remplacement des procédures manuelles et papier par un système de transit régional informatisé qui reliera les systèmes informatiques de tous les pays de la communauté. Étant donné que ces pays utilisent trois types de systèmes différents, il a fallu créer une interface pour permettre l'échange d'informations et de communications entre lesdits systèmes, et dès lors développer des messages standardisés s'agissant de leur structure et du format des données. Le système est en phase de test dans quatre pays.

Dans les pays qui ont ratifié la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (la Convention TIR), et qui ont adapté leur législation en conséquence, les opérateurs peuvent utiliser le carnet TIR pour transporter les marchandises par-delà les frontières au moyen de véhicules routiers et de conteneurs. Ce carnet est un document unique qui accompagne l'envoi le long de la chaîne de transit et qui permet aux fonctionnaires d'en vérifier la conformité. Seul système de transit mondial, le système TIR a été conçu pour aider à connecter les systèmes de transit nationaux de par le monde, sans nécessiter une harmonisation ou une intégration des procédures et systèmes. Le système TIR peut coexister avec d'autres régimes régionaux de transit. Les opérateurs peuvent choisir le TIR ou le NSTI lorsqu'ils transportent des marchandises de la Turquie vers l'Europe, par exemple. Les chiffres montrent que les opérateurs préfèrent utiliser un environnement informatique, et l'informatisation du TIR est donc une priorité. À cette fin, un système eTIR, actuellement en phase de test, a été mis au point (voir l'article consacré à ce sujet dans le numéro de février 2017 d'OMD Actu).

Un prestataire de services du secteur privé a également expliqué comment les

opérateurs du secteur de la logistique pouvaient confier la gestion de leurs opérations de transit par route, par voie ferrée et par voie d'eau à son entreprise dans les pays où cette dernière agit en qualité de Principal obligé<sup>1</sup>, principalement dans le cadre du transit commun et du NCTS. Grâce à une application web, les clients peuvent créer des déclarations de transit, les soumettre à n'importe quel système douanier et les suivre en ligne. L'entreprise organise et dépose en son nom la garantie requise, auprès d'une banque agréée, en faveur de la douane. Des garanties bancaires sont déposées dans chacun des pays concernés par l'opération de transit afin d'éviter les problèmes qui peuvent se poser si la douane d'un pays réclame une garantie émise dans un autre pays. Autre avantage pour la douane : elle ne doit traiter qu'avec un seul prestataire de services dans le pays, fiable et expérimenté, et bénéficiant d'une présence internationale.

### **Infrastructure matérielle et infrastructure « immatérielle »**

Comme l'a fait remarquer un représentant du secteur du transport routier, l'infrastructure est un atout important, mais elle n'aidera pas à réduire les difficultés à la frontière en l'absence des pratiques et des politiques adéquates. Il convient de séparer les flux de transit des flux qui font l'objet d'un dédouanement à la frontière, et l'infrastructure doit également permettre de tenir compte de procédures telles que la pré-déclaration, ou d'un statut particulier tel que l'OEA pour lequel il faudrait prévoir des voies distinctes.

La Banque africaine de développement (BAD) a expliqué qu'elle consacrait 30 % de ses investissements au transport, son objectif étant de construire un réseau routier qui permettrait de dynamiser le commerce régional et d'intégrer les économies africaines. Quelque 47 pays participent actuellement à un projet de développement de l'infrastructure financé par la BAD. Il s'agit de travaux d'extension du réseau portuaire et aéroportuaire, d'aménagement des postes-frontières ou encore de la mise

en place de postes-frontières dits à arrêt unique ou intégrés. Certains de ces projets sont des projets multinationaux transfrontières par essence, et d'autres sont des projets nationaux qui contribuent au transit, surtout le long des principales voies rapides. La BAD a toutefois expliqué qu'elle avait imposé comme règle que 10 % du budget alloué à un projet devaient être consacrés à des activités visant à modifier ou à améliorer le cadre réglementaire. Ainsi, par exemple, si un pays emprunte pour un projet de construction de routes, il doit allouer des fonds à la réforme de ses politiques relatives au transport.

L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) a aussi souligné qu'il fallait travailler sur « l'infrastructure immatérielle » : harmonisation des documents ; établissement d'un manifeste de transit différent, sur la forme et sur le fond, de la déclaration de dédouanement ; capacités en matière de gestion des risques et mise en œuvre de programmes OEA offrant des avantages, tels que la simplification des procédures et des garanties bancaires, voire une dispense de garantie si cela est approprié.

Autre initiative dont il a été question : le poste-frontière intégré dont l'installation est soutenue par de nombreux donateurs, parmi lesquels la JICA. Un représentant de la Zambie, premier pays africain à avoir créé un poste-frontière de ce genre, en 2009, à sa frontière avec le Zimbabwe, a expliqué que ce mécanisme aidait à surmonter les difficultés logistiques à la frontière, par exemple concernant les heures de bureau. Certains pays, parmi lesquels le Laos et le Viet Nam, ont créé un poste-frontière unique sur leur frontière commune, où un espace commun de contrôle permet aux services des frontières des deux pays de mieux coordonner leurs contrôles.

De nouveau, si l'on a acquis beaucoup d'expérience dans l'établissement de l'infrastructure, il faut néanmoins encore travailler pour assurer la coopération et la communication afin de rationaliser les procédures et de mener des inspections communes.

1 personne qui, le cas échéant par l'intermédiaire d'un représentant habilité, place des marchandises sous le régime du transit

Bien souvent, il n'existe aucun outil de communication informatique ou, si ces outils existent, ils sont inutilisables en raison de coupures de courant, et certains pays doivent donc garder des procédures papier. Par ailleurs, les cautions régionales ne sont pas courantes, et les opérateurs doivent donc déposer des garanties dans chaque pays qu'ils traversent et attendre pour l'apurement. Enfin, certaines administrations exigent des documents établis dans la langue locale ou des certificats supplémentaires. Ce ne sont là que quelques exemples des problèmes que les opérateurs rencontrent.

La Banque mondiale a expliqué qu'un des enseignements tirés lors de la mise en œuvre des nombreux projets qu'elle a financés en vue d'améliorer les couloirs commerciaux est la nécessité de s'intéresser davantage à tout ce qui facilite les choses : processus, procédures, cadre juridique, investissement dans les personnes et dans leur capacité de gestion, et technologie de l'information. Pour cela, il faut analyser, passer du temps à réfléchir à ce qui doit vraiment être amélioré, utiliser l'étude de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises pour repérer les goulets d'étranglement, cartographier les processus et approfondir jusqu'aux détails les procédures de fonctionnement afin de se faire une idée claire et précise du nouveau modèle opérationnel envisagé, qui doit être solide et récompenser les bons comportements. Il est évidemment également nécessaire de recenser et de quantifier les risques. Lors de la conférence, certains participants ont estimé qu'il n'y avait pas de risque important de pertes de recettes, tandis que d'autres ont déclaré toujours faire face à une fraude massive en matière de transit.

### Mesures de sécurité

Les participants ont également débattu des mesures à prendre pour garantir l'intégrité de l'envoi pendant le transit, et plus spécialement de l'utilisation de la détermination de durées limitées, d'itinéraires spécifiques ainsi que de scellés, y compris des scellés électroniques avec identification par radiofréquence (RFID) ou technologie de positionnement global par satellite (GPS). À ce sujet, il a été fait mention de l'expérience de la Douane jordanienne qui utilise un système de scellés électroniques pour suivre les

marchandises transportées en transit et qui dispose d'équipes d'intervention mobiles qui interviennent lorsque quelque chose de suspect est détecté.

Les participants ont également discuté de l'acceptation des scellés étrangers qui reste difficile dans certaines régions, ce qui contraint les opérateurs à acheter des scellés différents le long de l'itinéraire de transit. Un représentant de l'Ouganda a présenté le système électronique régional de suivi du fret que son pays met en œuvre avec le Kenya et le Rwanda le long du Couloir Nord de la Communauté d'Afrique de l'Est. N'est utilisé sur le parcours qu'un seul type de scellé, ce qui élimine la nécessité d'installer et de désinstaller les scellés électroniques aux frontières des États partenaires, et permet le suivi des trajets de bout en bout le long du Couloir Nord. Ce système de suivi s'appuie par ailleurs sur du matériel de reconnaissance automatique des numéros de plaques d'immatriculation qui a été installé à l'entrée des ports et aux frontières.

### Chemins de fer

Les particularités du transit douanier des marchandises transportées par chemin de fer ont également été présentées. Il n'existe aucun régime unifié au niveau mondial qui couvrirait le transport par voie ferrée comme pour le transport aérien et maritime, et les pays qui souhaitent autoriser des trains à traverser leurs frontières doivent signer des accords bilatéraux. Cela étant, deux organisations œuvrent à l'élaboration et à l'unification du droit des transports ferroviaires :

- L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, qui a établi la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et qui est essentiellement composée de pays européens ;
- L'Organisation pour la collaboration des chemins de fer, qui a conçu la Convention sur les transports internationaux par chemin de fer et la Convention sur les transports internationaux de voyageurs et qui réunit des pays d'Europe de l'Est.

Les experts ont expliqué que, pour permettre le développement du transport ferroviaire international, les administrations des douanes devaient

se concentrer sur l'harmonisation des documents de transport et des normes techniques, l'utilisation de dossiers électroniques et la pré-déclaration électronique, ainsi que sur la simplification des procédures douanières. Les pays devraient par ailleurs adopter une approche plus large du développement de l'infrastructure ferroviaire afin de prendre en compte l'aspect régional.

### Coopération

Il a été souligné de nombreuses reprises que la mise en œuvre d'un régime de transit efficace nécessitait une collaboration à de nombreux niveaux. Au niveau national, il faut veiller à faire participer tous les acteurs concernés aux projets liés au transit. Sur ce point, en guise d'exemple, la BAD a fait remarquer que, dans la plupart des pays, les projets d'infrastructure étaient généralement conduits par le ministère des transports, et qu'il fallait ouvrir un dialogue avec les autres organismes sur les autres éléments nécessaires pour garantir le bon fonctionnement de cette infrastructure, par exemple un poste-frontière intégré.

Entre les pays limitrophes, chaque partie doit avoir la volonté de collaborer et reconnaître ses responsabilités et ses devoirs s'agissant de la modernisation des opérations douanières, de la mise en œuvre de mesures efficaces de lutte contre la corruption, de la numérisation des procédures qui doit être fondée sur un système informatique solide et un système de sauvegarde (et qui implique un réseau électrique fiable).

« Nous avons à notre disposition les nouvelles Directives de l'OMD sur le transit et de nombreux modèles, mais qu'est-ce qui nous retient ? », a demandé un participant, ajoutant que « pour concrétiser les bonnes idées en actions, nous avons besoin d'une impulsion, d'une aptitude à motiver et à diriger, et nous devons créer une envie de changement ».

L'OMD espère que les débats auront donné aux participants l'envie d'avancer, et que les « Directives sur le transit » s'avéreront utiles à la conception de projets relatifs au transit.

### En savoir +

[www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)



## Le TIM ou comment un système de transit électronique stimule le commerce en Amérique centrale

**Par Christian Volpe Martincus,**  
BANQUE INTERAMÉRICAINE DE DÉVELOPPEMENT

IL Y A une décennie, le transit de marchandises en Amérique centrale souffrait beaucoup du manque de coordination entre les services présents aux frontières, de procédures administratives lourdes et lentes et du recours limité aux technologies de l'information.

Concrètement, les exportateurs faisant passer des envois en transit devaient les dédouaner de chaque côté de la frontière des pays traversés et soumettre une multitude de documents papier, les uns après les autres, aux différentes agences intervenant dans cette opération, dont notamment des copies imprimées des déclarations de transit, des certificats sanitaires et phytosanitaires spécifiques à chaque pays et des cartes d'arrivée et de départ pour les services d'immigration.

Face à cette situation et avec le soutien de la Banque interaméricaine de développement (BID), les pays d'Amérique centrale ont adopté le TIM, un système de transit électronique permettant de gérer et de contrôler le mouvement des marchandises

en transit partiellement basé sur le Nouveau Système de Transit Informatisé (NSTI) de l'UE.

Le TIM repose sur trois grands piliers :

- La réingénierie des processus – le TIM harmonise les déclarations papier multiples pour générer un document électronique unique et global qui rassemble toutes les données nécessaires pour les douanes, les services d'immigration et les agences phytosanitaires ;
- La technologie de l'information – le TIM connecte les systèmes de tous les services réglementaires dans tous les pays participant au projet, permettant ainsi une gestion et un suivi du processus de transit international, ainsi qu'une analyse des risques ;
- La coopération – le TIM améliore la coopération entre les différents services présents aux frontières dans la région d'Amérique centrale, tant à l'intérieur des territoires nationaux qu'à travers les pays.

Le nouveau système de transit électronique a réduit les coûts liés au commerce et facilité les flux de marchandises au moins à trois niveaux. Tout d'abord, à la place des procédures répétitives fondées sur les documents papier à la frontière, les entreprises peuvent à présent compléter un seul document électronique, le *Documento Único de Transporte* (DUT). Ainsi, le temps et le coût associés à la préparation des documents est considérablement réduit.

Ensuite, les entreprises peuvent intégralement gérer la procédure de transit à travers un procédé électronique. Aux points de passage frontalier, les contrôles des envois sont menés uniquement dans les bureaux des douanes du pays de sortie selon la logique du poste-frontière à arrêt unique. Les transporteurs interagissent en même temps et à un même endroit avec tous les services présents aux frontières, que ce soient la douane, les services d'immigration ou de quarantaine, sans devoir présenter des copies imprimées des documents. Par conséquent, le passage aux frontières en est accéléré.

### Graphique 1 : El Salvador – Introduction progressive du TIM à travers les couloirs commerciaux

Par ailleurs, le système d'information introduit avec le TIM fournit aux sociétés commerciales et de transport un accès aux données en temps réel concernant leurs envois. Ces entreprises peuvent donc contrôler plus facilement les commandes et gérer leurs services et leur inventaire.

Le TIM a été déployé sur les différents couloirs commerciaux de manière progressive. Par exemple, au Salvador, le TIM a d'abord été utilisé pour les opérations de transit initiées à partir des bureaux de douane situés à l'intérieur du territoire (dits bureaux « non frontaliers »), des zones franches et des bureaux de douane côtiers, ainsi que pour les opérations de transit à destination de localités bien spécifiques au Guatemala, au Honduras et au Mexique.



Source : Carballo et al., 2016. Les couloirs commerciaux couverts par le TIM dès 2011 sont représentés en noir, ceux qui ont été inclus dans le TIM en 2012 et en 2013 apparaissent en rouge.

Dans un deuxième temps, l'utilisation du TIM au Salvador a été élargie afin de pouvoir gérer les opérations de transit avec le Costa Rica et le Panama, ces pays ayant également adopté le système. Les opérations de transit de marchandises vers d'autres régions du Guatemala et du Honduras et vers le Nicaragua ont été ajoutées, ces derniers pays ayant décidé d'incorporer de nouvelles routes commerciales dans la liste des couloirs commerciaux couverts par le TIM.

Dans un troisième temps, d'autres couloirs encore ont été ajoutés au système au cours de l'année 2013, tandis que le TIM était introduit progressivement dans les pays voisins (voir graphique n° 1).

Convaincue qu'il était de la plus grande importance de mesurer la performance du nouveau système de transit, la BID a mené une étude économétrique de l'impact du TIM sur le commerce transfrontalier. Sur la base d'un jeu de données unique couvrant les transactions d'exportation de toutes les sociétés en provenance du Salvador pour la période 2007-2013, y compris les transactions traitées sous

le nouveau système de transit régional, les chercheurs ont su tirer parti du déploiement progressif du TIM à travers les couloirs commerciaux. Ils ont établi des combinaisons de données, par exemple origine/destination douanière spécifique, et ont procédé à des estimations dites « des écarts dans les différences » pour déterminer l'impact du TIM sur les exportations des sociétés salvadoriennes.

Les conclusions indiquent que le taux de croissance moyen des exportations passant par ce régime de transit simplifié était supérieur de 2,7 points par rapport aux exportations soumises au régime de transit standard. Par ailleurs, une augmentation de la fréquence de ces envois a été observée : les sociétés ayant recours au TIM exportaient plus souvent. Concernant ce dernier point, l'écart de croissance associé au TIM était de 1,2 point.

Il convient de noter également que, selon les estimations, les effets sur le commerce ont été hétérogènes selon les produits. Plus précisément, la facilitation du transit semble avoir eu un impact plus patent sur les exportations de marchandises

sensibles au facteur temps, comme les produits vendus sur de courtes saisons, ou soumis à une dépréciation rapide comme conséquence d'un changement de goût du consommateur, ou dont la demande est difficilement prévisible et pour lesquels les expéditeurs doivent jouir d'une certaine flexibilité afin de pouvoir répondre plus rapidement aux changements des conditions du marché.

Compte tenu de l'accroissement des exportations qu'a permis le TIM au prorata de ses coûts de développement et de déploiement, y compris les coûts annuels de fonctionnement, les estimations indiquent que le système permet d'enregistrer un ratio de coût-bénéfice d'au moins 40 dollars des États-Unis pour chaque dollar investi dans le système.

En somme, les résultats révèlent que les prescriptions administratives et le traitement des transactions aux frontières constituent un obstacle important au commerce et qu'une réduction de ces obstacles aboutit à un effet immédiat et significatif sur les exportations..

#### En savoir +

Sur l'auteur : [www.iadb.org/en/topics/trade/christian-volpe-martincus,20361.html](http://www.iadb.org/en/topics/trade/christian-volpe-martincus,20361.html) (en anglais uniquement)

Témoignages sur le TIM : [www.youtube.com/watch?v=7oxpjtw0IaQ&feature=youtu.be&app=desktop](https://www.youtube.com/watch?v=7oxpjtw0IaQ&feature=youtu.be&app=desktop)

Transit Trade (IDB Working Paper Series N° IDB-WP-704) <https://publications.iadb.org/handle/11319/7688>

IDB Special Report on Integration and Trade - Out of the Border Labyrinth : An Assessment of Trade Facilitation Initiatives in Latin America and the Caribbean <https://publications.iadb.org/handle/11319/7994> (en anglais)

# Renforcer l'intégration pour lutter contre la fraude en matière de transit

**Par Giovanni Kessler,**

DIRECTEUR GÉNÉRAL, OFFICE EUROPÉEN DE LUTTE ANTIFRAUDE, COMMISSION EUROPÉENNE

L'Europe est à un tournant en ce qui concerne la douane. Dans un contexte de mondialisation où la libéralisation des échanges est de plus en plus poussée, le rôle de cette administration est en pleine mutation. Aux quatre coins de la planète, les gouvernements prônent l'abolition des obstacles et la circulation fluide des biens, des services et des personnes au nom de la croissance économique. Or cette demande de plus en plus pressante d'efficacité, de rapidité et de libre circulation des marchandises s'accompagne d'exigences plus strictes que jamais en matière d'identification des voyageurs et du fret.

Quelques chiffres en guise d'illustration : dans le cadre de l'Union douanière européenne, les fonctionnaires de la douane sont présents dans les 400 aéroports internationaux de l'Union

européenne (UE), tout au long des 10 000 kilomètres de frontières terrestres à l'est du territoire et dans de nombreux ports importants. Près de 270 millions de déclarations en douane sont traitées chaque année, représentant plus de 3400 milliards d'euros de marchandises.

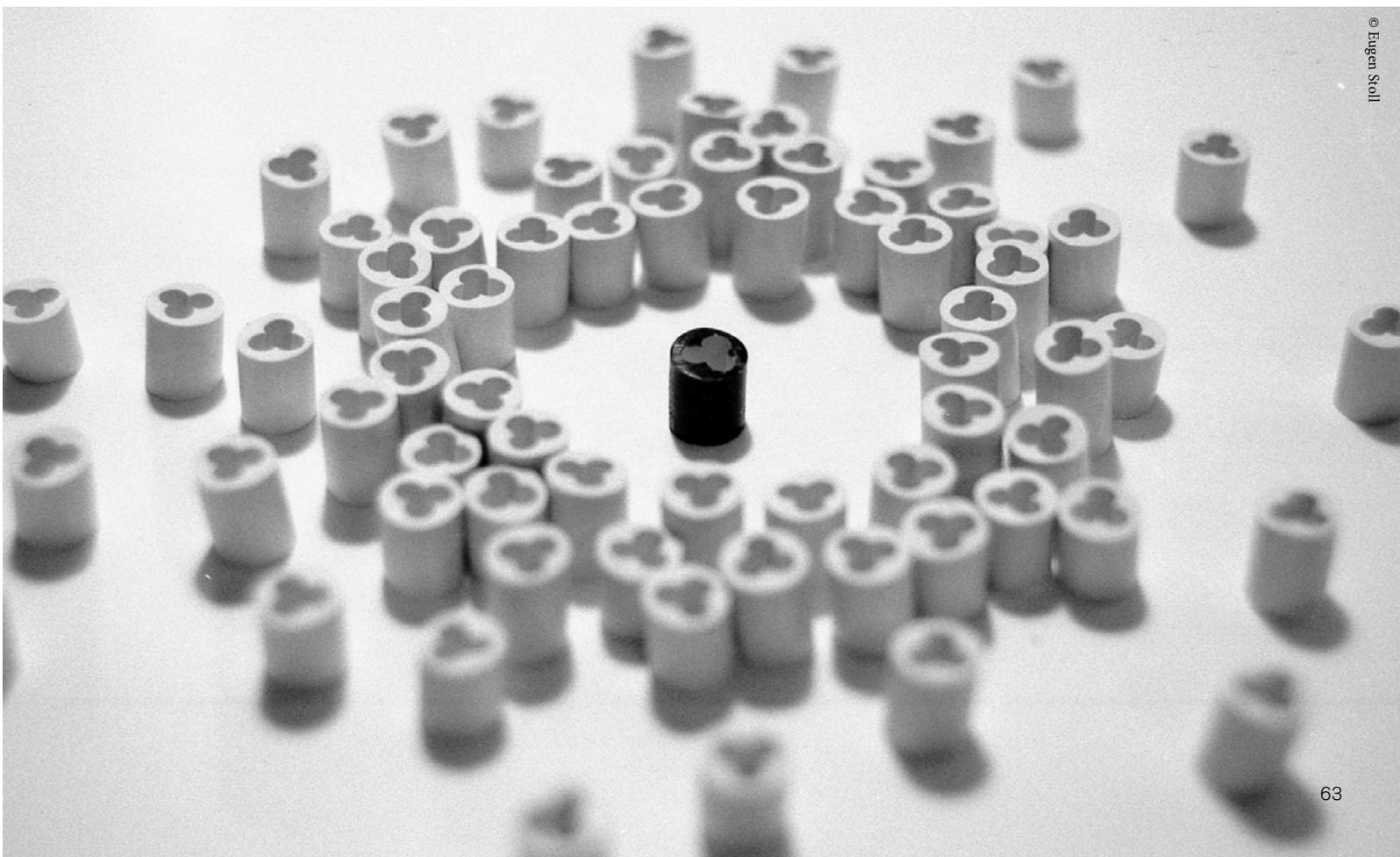
En présence de tels volumes de marchandises arrivant sur le territoire communautaire et y circulant à tout moment, plusieurs régimes douaniers (dont les régimes de transit) prévoient la suspension temporaire des droits et taxes et permettent aux importateurs de dédouaner leurs marchandises non pas au point d'entrée sur le territoire douanier, mais là où ils le souhaitent. En effet, les droits de douane étant fixés à l'échelle de l'UE, ils ne fluctuent pas d'un État membre à un autre et les importateurs peuvent donc choisir le service douanier avec lequel traiter. Ce choix est d'ailleurs parfaitement légal et valable.

**Les fraudeurs exploitent les régimes de transit à leur avantage**

Les enquêtes menées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ont révélé que le régime de transit est largement utilisé par les fraudeurs pour sous-déclarer des marchandises, privant ainsi le budget communautaire de plusieurs milliards d'euros de recettes.

En 2016, l'OLAF concluait une vaste enquête sur cette pratique. Les enquêteurs de l'OLAF et des analystes ont ainsi pu mettre en lumière un modèle de fraude imaginé par des groupes criminels organisés qui repèrent les ports de l'UE où les contrôles sont les plus laxistes et où ils peuvent sous-déclarer les importations de textile et de chaussures en provenance de la Chine.

Notre enquête nous a permis d'identifier un État membre de l'UE (que nous appellerons le Pays Y) comme étant la principale plaque tournante de ce



trafic frauduleux. Les marchandises n'arrivent pas directement dans les deux grands ports du pays. Au contraire, les envois sont généralement acheminés par conteneurs sur des navires qui entrent sur le territoire européen par d'autres ports d'Europe. Les conteneurs, considérés comme étant en transit, sont alors chargés sur des camions et présentés aux services du Pays Y, pour dédouanement.

Économiquement parlant, cette pratique est insensée. La majorité des pays de l'UE jouissent d'excellentes installations portuaires et les expéditeurs chinois n'ont aucune raison logistique d'utiliser un port au Royaume-Uni plutôt qu'un port allemand, par exemple. Les enquêtes menées par les États membres ont d'ailleurs démontré que, dans cette affaire, les marchandises sont acheminées par route vers le Pays Y aux seules fins du dédouanement, avant d'être ensuite transportées vers d'autres États membres.

Le Pays Y semble attirer beaucoup plus de trafic frauduleux que n'importe quel autre État membre de l'UE et ce trafic a augmenté au fil des ans. En effet, ces quatre dernières années, la portion des importations sous-évaluées au Pays Y a augmenté de façon constante par rapport aux échanges licites, pour passer de 32 % en 2013, à 40 % en 2014, 44 % en 2015 et atteindre 50 % en 2016.

Pour déterminer l'envergure du phénomène, l'OLAF a passé au crible les déclarations en douane de toutes les cargaisons de textile et de chaussures importées depuis la Chine entre 2013 et 2016. Un « prix moyen net » a été calculé pour chaque catégorie de textile et de chaussures importée depuis la Chine, sur la base de la valeur de l'ensemble des déclarations à l'importation dans l'UE pendant cette même période.

Une valeur plancher, correspondant à un seuil prudent de 50 % de ce prix moyen, a été fixée comme valeur admissible des déclarations à l'importation dans l'Union européenne. Toutes les déclarations dont la valeur était inférieure à ce taux plancher ont été considérées comme sous-évaluées, sachant qu'à ce niveau

de prix, économiquement, le commerce légitime est difficilement viable.

Par exemple, l'OLAF a découvert que des pantalons pour femmes importés de Chine étaient déclarés auprès de la douane du pays Y à un prix moyen de 91 centimes d'euro par kg, alors que, pour la même période, le cours de la seule matière première sur le marché mondial était de 1,44 euro par kg et que la valeur moyenne déclarée dans l'UE pour ces produits se montait à 26,09 euros par kg. L'OLAF a estimé le manque à gagner pour l'UE à près de 1987 milliards d'euros en droits de douane.

L'enquête a également révélé une fraude fiscale à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de grande magnitude (près de 3,2 milliards d'euros pour la période allant de 2013 à 2016). Cette fraude porte sur des importations dans le Pays Y sous le régime douanier 42 de l'UE (mécanisme auquel recourt un importateur de l'UE pour obtenir une exonération de la TVA qui s'applique lorsque les marchandises importées sont destinées à être transportées dans un autre État membre). La plupart des envois étaient destinés à d'autres États membres et, dès lors, ce sont principalement les recettes d'États comme la France, l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne qui ont souffert.

Qui plus est, l'enquête de l'OLAF a permis d'établir un lien direct entre, d'une part, la régression des faits de fraude empruntant le même mode opérationnel enregistrés dans les États membres qui servaient de plaque tournante, mais qui ont pris des mesures à l'encontre de telles pratiques, et, d'autre part, une hausse du trafic frauduleux dans le Pays Y. Autrement dit, au fil du temps, les fraudeurs ont transféré leur activité vers le Pays Y, où ils tirent parti d'un régime plus laxiste ou de l'absence de contrôles au point de dédouanement.

Ce transfert s'est opéré en dépit des avertissements répétés adressés par l'OLAF aux autorités douanières du pays Y concernant l'ampleur du phénomène et malgré les efforts faits pour sensibiliser les autorités du pays Y aux pertes ininterrompues de recettes. L'OLAF a également insisté auprès de ces autorités quant à la nécessité d'appliquer

des profils de risque à l'échelle de l'UE et d'enquêter sur les réseaux criminels qui sévissent sur son territoire.

### Un marché unique exige des contrôles de qualité

Le bon fonctionnement du marché unique européen dépend des contrôles exercés aux frontières extérieures de l'UE. Après leur dédouanement, les marchandises ne sont généralement plus contrôlées, ce qui explique que la piètre qualité des contrôles effectués par le Pays Y sur les marchandises entrant sur le territoire de l'UE grève directement les recettes d'autres États membres. Qui plus est, la sous-évaluation nuit grandement aux activités des producteurs licites de l'UE qui ne peuvent tout simplement pas soutenir la concurrence, ce qui se traduit, tout naturellement, par des pertes d'emploi pour les citoyens de l'UE.

Les contrôles douaniers et la lutte contre la fraude sont des prérogatives des États membres et la plupart prennent cette responsabilité très au sérieux. L'Union douanière européenne compte donc 28 gardiens. La moindre faille, la moindre faiblesse et toute lacune dans notre système douanier seront exploitées par des réseaux criminels bien organisés pour engranger des profits illicites.

La sous-évaluation des marchandises n'est qu'un exemple. L'OLAF a découvert d'autres types de fraude au transit encore plus courants : l'intrusion informatique dans les régimes nationaux de transit, la corruption d'agents des douanes, ou encore le déchargement illégal d'envois scellés avant leur sortie de l'UE. À l'heure actuelle, n'importe quel importateur peut invoquer les régimes de transit, inconditionnellement et sans contrôle préalable.

Bien que de nombreuses administrations douanières travaillent de manière organisée et en lien les unes avec les autres, les résultats de notre enquête sont clairs : les douaniers doivent accorder une place plus grande à l'évaluation des risques et à l'identification précoce des problèmes potentiels.

**Plus d'intégration, moins de fraude**  
Sachant que le moindre écart de la part des autorités douanières nationales,

Le libre-échange nous ouvre d'énormes perspectives de croissance et de développement, mais cela doit s'accompagner d'une lutte musclée contre la fraude, qui garantisse l'équité d'échanges internationaux licites et sûrs, ainsi que d'une harmonisation des contrôles tout au long des frontières extérieures de l'UE. L'Union douanière européenne ne doit pas présenter de maillons faibles, de failles ou de déséquilibres en matière de contrôle.

toute impression de laxisme ou de négligence, sont extrêmement dommageables pour le citoyen européen, la création d'une Douane unique européenne doit être sérieusement envisagée par les États membres de l'UE.

Notre travail à l'OLAF nous amène fréquemment à enquêter au-delà des frontières et nous donne une vision qui dépasse les limites des États membres de l'UE. Il nous a appris que, bien souvent, la coopération s'est avérée insuffisante et que, pour pouvoir lutter contre des réseaux criminels extrêmement organisés, déterminés et débordant de ressources, il faut en arriver à une intégration plus poussée.

Le libre-échange nous ouvre d'énormes perspectives de croissance et de développement, mais cela doit s'accompagner d'une lutte musclée contre la fraude, qui garantisse l'équité d'échanges internationaux licites et sûrs, ainsi que d'une harmonisation des contrôles tout au long des frontières extérieures de l'UE. L'Union douanière européenne ne doit pas présenter de maillons faibles, de failles ou de déséquilibres en matière de contrôle.

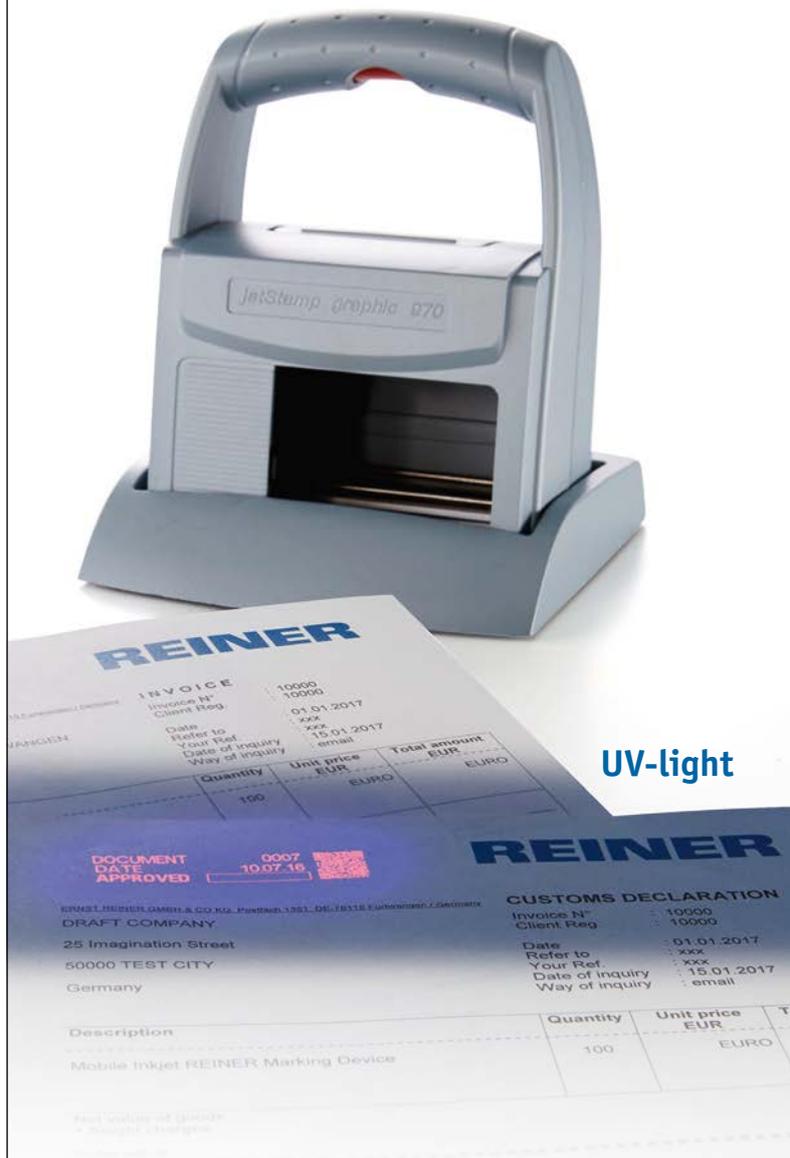
L'OLAF est le seul organe de l'UE chargé d'identifier les cas de fraude touchant aux ressources financières de l'UE, d'enquêter sur de tels agissements et d'y mettre fin. Même s'il possède un statut indépendant qui lui permet de mener à bien ses enquêtes, il fait partie de la Commission européenne et est placé sous l'autorité de Günther H. Oettinger, commissaire en charge du budget et des ressources humaines.

Je suis d'avis que, si nous établissons une autorité douanière unique pour l'Union européenne, les citoyens européens et les réseaux criminels sauront à quoi s'attendre : des contrôles uniformes, une évaluation des risques, et une lutte harmonisée contre la fraude. Et finalement, moins de fraude !

#### En savoir +

<https://ec.europa.eu/anti-fraud>

Acting spokesperson : Silvana Enculescu  
silvana-andreea.enculescu@ec.europa.eu



UV-light

## jetStamp graphic 970

### REINER – handheld ink jet printer

- Automatic number, date, time, barcode and logo
- Security inks like UV visible or invisible, to print on porous or nonporous materials

### REINER – imprimante mobile jet d'encre

- Numéros, dates et heures automatiques, codes barre et logo
- Encres de sécurité type UV visible ou invisible, pour impression sur supports poreux ou non poreux



**REINER**  
www.reiner.de

Ernst Reiner GmbH & Co. KG | Baumannstr. 16  
78120 Furtwangen / Germany | Tel. +49 7723 657-0 | reiner@reiner.de

# Mobiliser les opérateurs commerciaux en Afrique de l'Ouest pour éliminer les obstacles non tarifaires



© Goran Höglund

et autres partenaires pour recueillir, traiter et analyser des statistiques sur les échanges commerciaux et le transport aux frontières, et s'attache à recenser les difficultés que les opérateurs rencontrent et qui sont liées, par exemple, aux délais de passage aux frontières, au temps passé dans les ports, ou encore aux problèmes de gouvernance sur la route (présence de postes de contrôle, acte de corruption le long des principaux couloirs de transit dans la région, etc.).

Par ailleurs, l'Alliance Borderless effectue des enquêtes spécifiques relatives aux couloirs commerciaux, à l'infrastructure de transport et à la logistique afin que des données crédibles sur la situation véritable du commerce intrarégional soient régulièrement recueillies et transmises aux décideurs. Elle peut ainsi fonder sur des données concrètes toute requête de changement visant à améliorer les couloirs commerciaux et offrir aux usagers la possibilité de choisir, en connaissance de cause, quels couloirs privilégier pour transporter leur fret.

Dans le cadre de ces activités, l'Alliance :

- organise des réunions de haut niveau avec les gouvernements nationaux afin de faciliter la mise en œuvre des règlements régionaux au niveau national ;
- facilite les réunions bilatérales pour traiter des questions liées au passage des frontières ;
- transmet les commentaires du secteur privé aux communautés économiques régionales afin d'orienter les politiques ;
- entretient un dialogue avec des services en uniforme, tels que la douane, la police et la gendarmerie, sur les problèmes de gouvernance sur la route et autres obstacles non tarifaires au commerce.

En plus de mener ses activités de plaidoyer, l'Alliance Borderless gère un réseau de

## Par Sarah Quainoo,

COORDONNATRICE DES ADHÉSIONS, ALLIANCE BORDERLESS

L'ALLIANCE BORDERLESS EST une initiative lancée en 2012 par des entités du secteur privé animées par la volonté de favoriser la libre circulation des marchandises en Afrique de l'Ouest en travaillant à l'élimination des obstacles aux échanges commerciaux. Leur vision : une Afrique de l'Ouest où un camion peut transporter des marchandises rapidement, efficacement et à peu de frais, que ce soit d'Abidjan à Lagos, ou de Cotonou à Tombouctou.

## Dynamiser le commerce régional

La rationalisation des procédures, la lutte contre la corruption et la facilitation de la circulation des personnes et des marchandises permettant aux opérateurs commerciaux de réduire leurs coûts, il est possible d'en déduire que ces mesures soutiennent aussi la croissance des entreprises et donc la création d'emplois, contribuant par là-même à l'augmentation des recettes publiques et à l'enrichissement de la population. Le présumé s'énonce comme suit : des transports plus efficaces, c'est plus d'échanges commerciaux, et donc une

croissance économique plus forte, des bénéfices plus importants pour les entreprises, des recettes plus importantes pour les pouvoirs publics, davantage d'investissements et davantage d'emplois.

Partant de ce raisonnement, l'Alliance Borderless cherche à favoriser le changement en mettant en évidence les sources d'inefficacité dans le commerce dans l'ensemble de la région. Créée par six acteurs, l'alliance compte aujourd'hui plus de 90 membres venant des quatre coins de l'Afrique de l'Ouest et intervenant à différents niveaux dans la chaîne logistique (autorités portuaires, transitaires, opérateurs logistiques, fabricants ou encore négociants). Tous conviennent du fait que, en travaillant ensemble, entreprises et négociants peuvent plaider efficacement en faveur du changement.

## Fonctions et activités

Au point de vue de la structure, l'alliance comprend une assemblée générale, un comité exécutif, un secrétariat et des comités nationaux dans neuf pays d'Afrique de l'Ouest. Élaborer un plaidoyer fondé sur des faits est l'une de ses principales activités. Elle s'efforce donc de communiquer avec ses membres

centres d'information frontaliers aux points de passage des frontières, le long des couloirs commerciaux les plus fréquentés. Les transporteurs et les négociants peuvent y obtenir une aide immédiate concernant leur procédure de dédouanement en cas de problème, y trouver des informations, et même y suivre des formations. On compte actuellement six centres d'information de ce type ; le premier a été construit à la frontière entre le Ghana et le Togo et le plus récent se trouve sur la frontière entre le Ghana et la Côte d'Ivoire. Fait marquant, les délais moyens de dédouanement aux frontières où se trouve un centre d'information ont été réduits de 27 %.

L'Alliance Borderless mène aussi des activités de sensibilisation et de formation sur les politiques et réglementations relatives au transport, et organise notamment des ateliers et des rencontres itinérantes. Elle publie et diffuse, en outre, des guides sur les procédures de dédouanement et autres réglementations pertinentes couvrant les principaux itinéraires commerciaux d'Afrique de l'Ouest. Qui plus est, ses membres reçoivent régulièrement des informations sur les modifications apportées aux politiques régionales et les effets des changements sur leurs activités.

Enfin, l'alliance a mis au point un outil spécifique qui permet de signaler et de suivre les obstacles non tarifaires rencontrés, en vue de les éliminer. Cette plateforme électronique ([www.tradebarrierswa.org](http://www.tradebarrierswa.org)) permet de compiler et de recueillir en continu les informations rapportées par les opérateurs commerciaux, et de générer des statistiques sur les problèmes et les lieux où se manifestent les obstacles signalés.

### Réussites

On trouvera ci-après quelques cas qui témoignent de l'efficacité du travail de plaidoyer de l'Alliance et qui démontrent que l'approche consultative permet d'obtenir d'excellents résultats.

- Au Togo, des activités de plaidoyer menées conjointement avec l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) ont conduit à la suppression, en 2011, de tous les

postes de contrôle de la police et de la gendarmerie le long du couloir côtier du pays.

- En Côte d'Ivoire, une initiative similaire a conduit à l'adoption d'un décret ministériel limitant à 33 le nombre de postes de contrôle dans le pays.
- Au Niger également, un décret ministériel réduisant le nombre de postes de contrôle dans le pays a été introduit.
- En 2013, un plaidoyer mené avec le Ministère de l'économie et des finances, la Police et la Douane au Bénin a conduit à l'adoption, en décembre de cette année-là, d'un décret présidentiel limitant le nombre de postes de contrôle sur les couloirs du pays et obligeant tous les officiers en uniforme à porter un badge nominatif lorsqu'ils sont en service.
- Toujours au Bénin, en septembre 2014, suite à une réunion de haut niveau consacrée aux droits de transit élevés fixés dans la loi de financement de 2015, le Ministère de l'économie et des finances a décidé d'exempter de la taxe ad valorem de 5 % les produits fabriqués dans les États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), et les matières premières supposées provenir de la CEDEAO.
- Des consultations menées avec la Douane de Côte d'Ivoire, dont l'objectif était d'éliminer certaines des sources d'inefficacité dans les formalités douanières qui entraînaient des retards dans le passage de la frontière, ont donné lieu à la décentralisation, en novembre 2014, du processus de validation du certificat d'origine CEDEAO vers différents postes frontières dans le pays.
- Des réunions de consultation avec la police ghanéenne, tenues en collaboration avec d'autres partenaires, en mars et en avril 2015, ont conduit à l'adoption d'une directive interdisant à la police de stopper les véhicules en transit sur les couloirs au Ghana.

- En décembre 2016, au Bénin, la taxe spéciale de réexportation a été supprimée, comme l'Alliance l'avait suggéré en septembre 2014 au Ministère de l'économie et des finances, après que le secteur privé avait expliqué que cette taxe ad valorem de 8 % sur certains produits nuisait à la compétitivité des produits sur le marché régional.

- Encore au Bénin, en 2016, a été abolie l'obligation de fournir un certificat d'origine pour les produits agricoles et les marchandises faites main, conformément au programme de libéralisation des échanges de la CEDEAO. Une circulaire a été envoyée aux chefs de la douane, des postes de contrôle de sécurité, des services de sécurité aux frontières, et aux différentes associations et syndicats regroupant les opérateurs du commerce et du transport pour les informer que le certificat d'origine n'était plus exigé pour le transport des produits agricoles et des animaux d'élevage.

### Activités prévues

L'Alliance Borderless prévoit de réaliser une étude sur la situation prévalant au poste frontière de Niangoloko, situé sur la frontière sud-ouest du Burkina Faso avec la Côte d'Ivoire, s'agissant des délais et des coûts de transaction, des procédures de dédouanement en vigueur et des causes de retard. Un centre d'information frontalier, financé par la Banque africaine de développement (BAD), y sera en effet ouvert prochainement, et il s'agit, avec cette étude, de disposer de données permettant plus tard d'évaluer l'impact du centre.

Par ailleurs, des discussions sont déjà en cours avec le Ministre malien des transports, des représentants de la Douane malienne et d'autres acteurs clés intervenant dans la facilitation des échanges, concernant l'ouverture de centres d'information frontaliers à Kidira et à Diboli, sur la frontière entre le Mali et le Sénégal, également avec le financement de la BAD.

### En savoir +

[info@borderlesswa.com](mailto:info@borderlesswa.com)

## BESOIN DE SÉCURISER ET CONTRÔLER LES MARCHANDISES EN TRANSIT ?

**Cotrack® est la seule solution de suivi électronique du transit conçue et développée spécifiquement pour les Douanes.**

Basée sur les dernières technologies mobiles, GPS et RFID, Cotrack® assure l'intégrité des cargaisons et permet un suivi en temps réel des marchandises en transit.

Interfaçable avec d'autres systèmes douaniers, Cotrack® vous apportera des informations détaillées sur chaque opération de transit.

**Cotrack®, une solution éprouvée qui renforce les capacités des Douanes.**

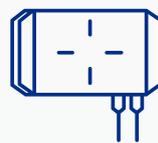
Pour plus d'informations, veuillez contacter [governments@cotecna.com](mailto:governments@cotecna.com)

# COTECNA

LEADER DANS LA FOURNITURE DE SERVICES TECHNOLOGIQUES AUX GOUVERNEMENTS

40 années d'expérience | 100 bureaux à travers le monde | 4000 employés et agents

### CHIFFRES CLÉS



**8 500**

Balises de suivi déployées



**8 800**

Scellés électroniques utilisés



**700 000**

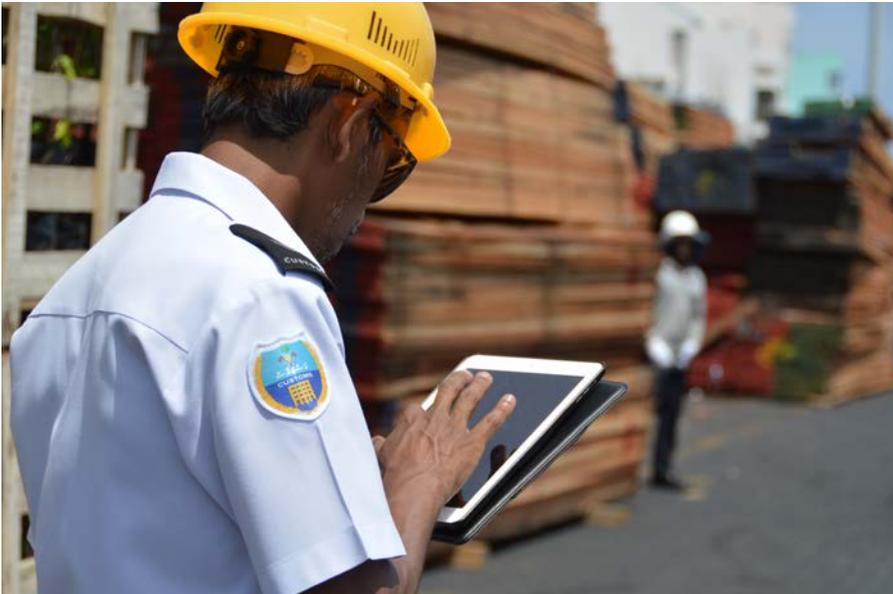
Opérations de transit douanier suivies à travers le monde



en savoir plus

[www.cotecna.com](http://www.cotecna.com)

# De meilleures données pour une meilleure protection des frontières



© Douane des Maldives

## Par Inna Kuznetsova,

PRÉSIDENTE ET DIRECTRICE DES OPÉRATIONS,  
INTTRA

TOUT AU LONG de son histoire, le transport maritime océanique s'est montré lent à adopter les solutions offertes par les technologies de l'information et de la communication (TIC). Paradoxalement, cette lenteur en fait également un secteur susceptible de tirer un énorme parti de l'innovation technologique. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles INTTRA a été créée en 2001 : afin de faire entrer le processus de réservation des conteneurs dans l'ère de la numérisation. Plus de 15 ans après sa création, INTTRA gère le plus vaste réseau de transactions numériques et représente la plus grande plateforme de l'industrie du transport océanique, offrant la possibilité à ses clients d'établir des relations commerciales avec de nombreuses parties et d'exploiter pleinement leurs données afin d'améliorer leurs activités. Nous amenons la technologie au secteur du transport, aidant par la même occasion les entreprises à réduire leurs coûts et à générer plus de recettes.

Et ça marche. Plus de 700 000 commandes de conteneurs sont passées par semaine à travers notre plateforme, engageant plus de 50 transporteurs. Nous gérons

plus d'un quart du volume mondial de conteneurs, et avons une visibilité accrue sur près de 40 % du commerce international des conteneurs. INTTRA dispose ainsi de grandes quantités de données : informations sur la localisation des conteneurs depuis l'entrée dans le premier terminal jusqu'au point de livraison, codes du Système harmonisé (SH) et connaissances. Nous sommes, par ailleurs, conscients de la valeur des renseignements que fournissent ces données, tant pour l'optimisation des opérations qu'au titre de la protection des frontières.

## Un moment charnière

L'industrie du transport maritime accroît sensiblement son rythme d'adoption de solutions TIC. Après une longue période de surcapacité et de prix volatiles, de nombreux acteurs du commerce maritime ont en effet décidé de revoir leur modèle d'entreprise et de se focaliser davantage sur la numérisation. La réservation et le suivi numériques des conteneurs, relégués encore au rang de service facultatif il y a peu, deviennent rapidement une nécessité au titre de la compétitivité, amenant l'industrie du transport à un moment charnière où la TIC devient un moteur important de la rentabilité à long terme.

En voici une bonne illustration. Il a fallu 15 ans au secteur pour numériser la moitié de toutes les réservations de conteneurs : selon une étude récente d'American Shipper, 51 % des chargeurs traitent encore les réservations de façon manuelle. Pourtant, dans le cadre d'un nouveau processus, à savoir l'application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), le secteur a choisi la voie numérique. La Convention stipule qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2016, un chargeur est tenu de procéder au contrôle du poids total d'un conteneur rempli, soit sa masse brute vérifiée (MBV), avec signature agréée, avant de pouvoir charger le conteneur à bord d'un navire pour exportation. Fin 2015, INTTRA a présenté l'initiative eVGM (pour e-Verified Gross Mass ou masse brute vérifiée électronique) qui vise à promouvoir la soumission électronique de la MBV et à mettre au point des normes communes pour ce processus. Cette année, comme résultat direct de cette initiative entreprise avec les plus grands transporteurs et transitaires, la grande majorité des MBV est transmise par la voie électronique.

INTTRA a relevé plusieurs tendances qui seront déterminantes pour l'avenir du transport maritime océanique et nous les passerons en revue ci-dessous.

Tout d'abord, la force des acteurs du marché est souvent définie par la taille de leurs réseaux. Or numériser des connexions individuelles, de plus en plus nombreuses, avec chaque membre de son réseau serait une approche très onéreuse. Ainsi, dans l'industrie de la chaîne logistique, la numérisation rend incontournable l'émergence de plateformes et places de marché capables de connexions « plusieurs-à-plusieurs » et prenant en charge les coûts associés à l'échange de données informatisé (EDI) entre de multiples entités.

De plus, le fait de pouvoir entreposer les données dans un nuage informatique unique permettra de mieux intégrer

les flux d'activités d'une industrie du transport, qui, du fait qu'elle utilise traditionnellement différents systèmes, rate l'occasion de procéder à une analyse plus complexe des informations disponibles et d'optimiser ses processus. Nous nous attendons à l'avenir à une convergence accrue de la traçabilité et de l'optimisation du mouvement des conteneurs pour les mêmes raisons.

Les nouvelles technologies seront utilisées pour accélérer le processus. Les « chaînes de bloc », par exemple, simplifieront les processus transactionnels et réduiront les coûts, dans la mesure où elles permettront d'envoyer des informations uniquement aux parties qui doivent être impliquées, dans le cadre de transactions sécurisées. Cette nouvelle façon de procéder pourrait permettre de ne plus travailler de façon cloisonnée, mais bien d'intégrer les flux d'activité opérationnels, financiers et informationnels, et d'aider les clients en débarrassant l'industrie d'un énorme coût, tout en lui permettant d'augmenter son efficacité. Certaines des expériences pilotes menées dans le secteur aujourd'hui incluent des projets tels que le consortium coréen sur les chaînes de bloc pour la conformité du commerce et celui de la Direction générale de la fiscalité et de l'Union douanière pour le partage effectif d'informations entre la douane, les ports et les services chargés du respect de la loi.

En outre, le suivi en temps réel des conteneurs, grâce à l'Internet des objets (IdO), sera crucial pour l'amélioration de la sécurité. Les dispositifs de traçabilité apposés aux envois permettront d'avoir des données de qualité et au moment opportun et de disposer d'un compte rendu inaltérable du mouvement des conteneurs ou des marchandises. Le maître-mot est ici encore efficacité. Le recueil en temps réel de données sur la température, l'humidité et l'inclinaison a déjà cours, bien que de manière limitée. Nous nous attendons à une utilisation accrue des dispositifs de traçabilité en temps réel au fur et à mesure que la technologie deviendra de plus en plus solide et que les frais y afférents diminueront.

À l'avenir, l'analyse de ces données offrira de nombreuses opportunités et

de nombreuses utilisations afin d'assurer la sécurité aux frontières. Elle permettra notamment de créer des profils de risques pour le contrôle des marchandises, d'évaluer les risques sécuritaires et de planifier les opérations, et, enfin, de mieux répondre aux catastrophes naturelles. La douane et les services gouvernementaux peuvent accéder aux données de la même manière que les partenaires d'INTTRA, par le biais d'un réseau sécurisé et d'un portail fournissant des flux de données personnalisés sur la base des exigences et des autorisations de chacune des parties.

En y regardant de plus près, les données peuvent améliorer grandement les processus de présélection, et de suivi et repérage. Par exemple, une cargaison représentant une grande menace sécuritaire, comme les engrais et les produits chimiques ménagers, peut faire l'objet d'un suivi en utilisant de manière combinée les données tirées de l'historique d'un conteneur et les codes SH. D'autres informations plus spécifiques et détaillées, par exemple qui a touché et manipulé les conteneurs au cours de leurs nombreux arrêts en transit, promettent d'accroître la sécurité.

Le vol représente une autre préoccupation pour toute l'industrie du transport maritime océanique et tous les secteurs de la logistique. La localisation et la surveillance des marchandises à haute valeur, telles que les produits électroniques, représentent notamment un domaine prioritaire. Des sources multiples de données contribuent à identifier les ports et les parcs à conteneurs dont la sécurité est renforcée, par exemple en utilisant les données d'autres sociétés telles que CargoNet et Sensitech. En même temps, INTTRA dispose d'un bon aperçu des ports dont les temps d'immobilisation (c'est-à-dire le temps d'attente des conteneurs au port avant qu'ils ne puissent être transportés à leur prochaine destination) sont plus longs, augmentant ainsi les possibilités de vol. La cartographie de ces deux sources se révèle très prometteuse pour réduire les larcins.

L'analyse des données peut également être utilisée de façon effective pour s'attaquer aux risques dits non systématiques, une

incertitude qui existe au sein de tous les secteurs commerciaux et industriels, et certainement au sein de l'industrie du transport et de la logistique. Certaines données permettent aux transporteurs de mesurer l'impact d'événements tels que les grèves portuaires, de se préparer aux risques inhérents à ces événements et de planifier l'utilisation des ressources.

### Préparer l'avenir

Le transport maritime océanique entre dans une nouvelle phase importante, mue davantage par les réseaux et une interconnectivité accrue. Ceux qui adoptent pleinement la technologie et choisissent des partenaires forts pour favoriser l'innovation se retrouveront du côté des gagnants. INTTRA est convaincue qu'au cours des 15 prochaines années, la TI continuera de transformer le transport océanique, changeant les processus industriels, réduisant les coûts et améliorant la sécurité. INTTRA participera à ce processus et aidera ses clients à passer les différents caps du progrès technologique en matière de numérisation, qui aboutira à l'avènement de nouveaux modèles industriels.

Nous nous réjouissons de travailler en partenariat avec la communauté douanière et de fournir des données et des informations analytiques pour renforcer la sécurité aux frontières. Aujourd'hui, notre technologie d'analyse des données alliée aux données historiques sur le fret aide les clients à prendre des décisions permettant d'économiser du temps et de l'argent pour des envois futurs. Par exemple, nous leur offrons un récapitulatif sur le nombre de fois que l'heure prévue d'arrivée a changé depuis la première réservation et sur quels sont les ports où les temps d'immobilisation sont les plus longs, afin d'éviter des frais supplémentaires et des retards. INTTRA peut offrir des services similaires en matière de données, basés sur les besoins des douanes et des services gouvernementaux, dans l'objectif de renforcer la sécurité des frontières.

#### En savoir +

**Joseph Funaro, Global Head of Marketing**  
[Joseph.funaro@intrtra.com](mailto:Joseph.funaro@intrtra.com)  
[www.intrtra.com](http://www.intrtra.com)

# Calendrier des événements

## Novembre

- 8 - 10 Groupe de travail sur le respect de la loi et la lutte contre la fraude en matière de recettes, 4<sup>e</sup> réunion
- 13 - 14 Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée, 17<sup>e</sup> réunion
- 15 - 17 Groupe de l'OMD sur la contrefaçon et le piratage, 14<sup>e</sup> réunion
- 15 - 17 Comité de contact OMD/UPU, 37<sup>e</sup> réunion, Berne (Suisse)
- 27 - 29 Comité de contact OMD/IATA/OACI sur les RPCV/PNR, 11<sup>e</sup> réunion

## Décembre

- 4 - 6 Commission de politique générale, 78<sup>e</sup> session
- 4 - 12 Sous-Comité de révision du Système harmonisé, 53<sup>e</sup> session
- 14 - 15 Conseil, 131<sup>e</sup> session
- 18 - 20 Sous-Groupes du Groupe de travail SAFE

## Janvier

- 15 - 19 Sous-Comité scientifique, 33<sup>e</sup> session
- 22 - 26 Équipe de projet chargée du Modèle de données
- 23 - 25 Réunion des sous-groupes du Groupe de travail sur le commerce électronique
- 30 - 31 Comité technique des règles d'origine, 36<sup>e</sup> session

## Février

- 1 - 2 Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien, 12<sup>e</sup> réunion
- 5 - 7 Réunion mondiale des BRLR, 23<sup>e</sup> réunion
- 8 - 9 Réunion de l'Équipe de gestion du CEN (CENMaT), 16<sup>e</sup> réunion
- 12 - 13 Comité d'audit, 12<sup>e</sup> réunion
- 15 - 16 Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges, 9<sup>e</sup> réunion
- 19 - 20 Groupe consultatif du secteur privé
- 21 - 23 Groupe de travail SAFE, 19<sup>e</sup> réunion
- 22 - 23 Bureaux régionaux du renforcement des capacités /Centres régionaux de formation, 13<sup>e</sup> réunion
- 26 - 28 Comité du Renforcement des capacités, 9<sup>e</sup> session

## Mars

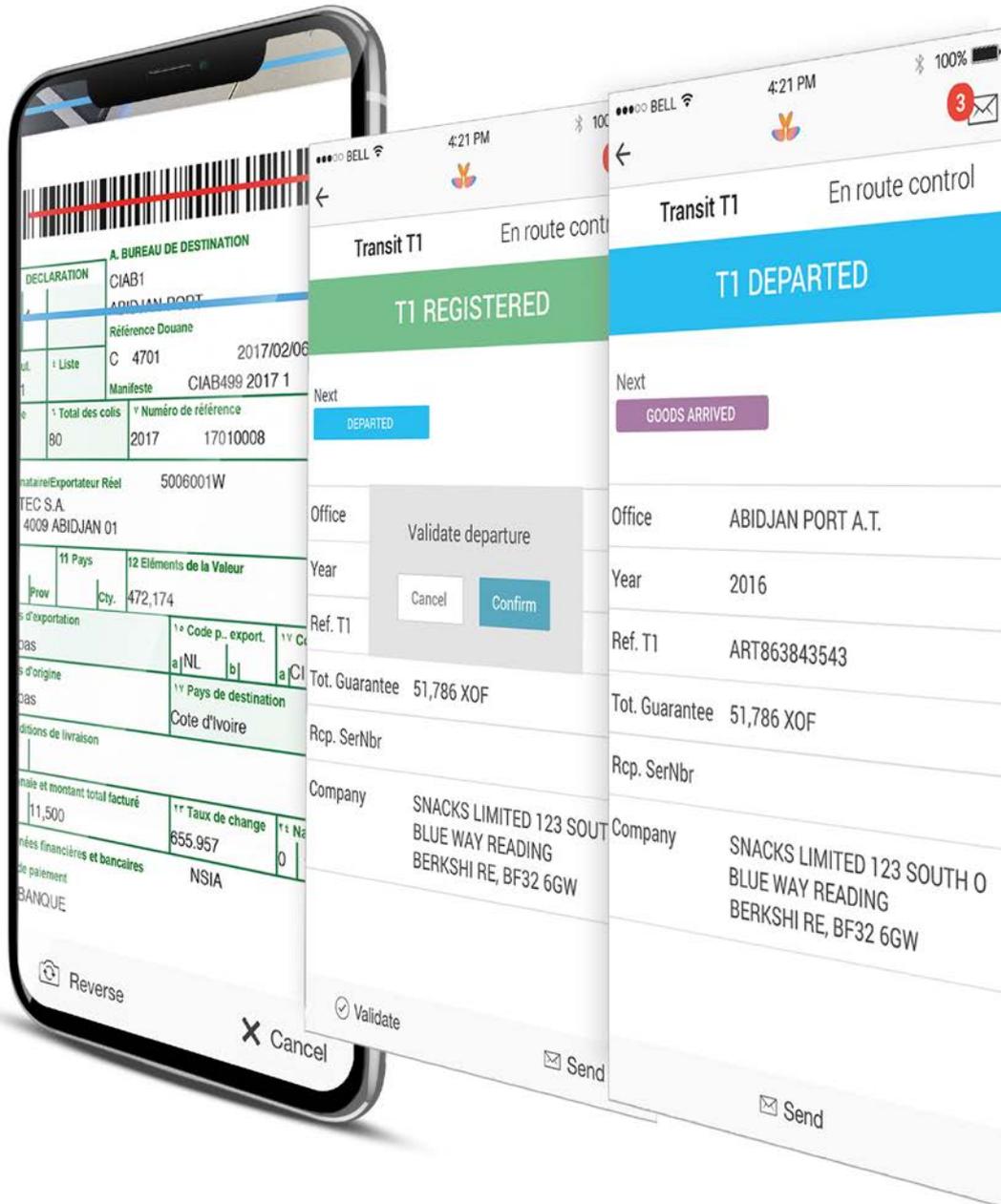
- 1 - 2 Sous-Comité sur l'éthique, 17<sup>e</sup> session
- 5 - 6 Comité du Système harmonisé, Groupe de travail
- 7 - 16 Comité du Système harmonisé, 61<sup>e</sup> session
- 12 - 13 Groupe d'experts techniques sur l'inspection non intrusive, 3<sup>e</sup> réunion, Kampala (Ouganda)
- 14 - 16 Conférence mondiale sur les Opérateurs économiques agréés, Kampala (Ouganda)
- 19 - 23 Comité de la lutte contre la fraude, 37<sup>e</sup> session

*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.*



# Customs officers

are mobile along the transit corridor



Scan barcodes and retrieve transit forms, validate trucks departure and arrival, or perform on-route checks, directly into Webb Fontaine Customs system or AsycudaWorld from your mobile.

WEBB Tracker also proposes equivalent mobility features for Exit Notes, Inspection Acts, Licenses and more.