

OMD actu

**Un environnement commercial sûr
au service du développement
économique**





Sommaire

- 04 **Flash Infos**
- 06 **Dossier**
- 48 **Panorama**
- 58 **Point de vue**
- 62 **Événements**



21

Une méthode pour mesurer la facilitation des échanges

27

Dédouanement des envois postaux : expérience pilote entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande

30

Lutte contre la surévaluation au Malawi

36

Contrôle des passagers aériens au Brésil

DOSSIER : UN ENVIRONNEMENT COMMERCIAL SÛR

- 07 **Le Secrétaire général** partage ses réflexions sur le thème de l'année
- 10 **Expériences nationales** : OEA en Chine / Comité national de la facilitation des échanges en Inde / Centres de contrôle intégré des frontières Pérou-Chili
- 18 **Performance** : Revisiter la catégorie « commerce transfrontalier » de l'indice Doing Business / Développer une méthode pour mesurer la facilitation des échanges
- 24 **E-commerce** : Projet ferroviaire postal de l'UPU / Dédouanement des envois postaux entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande
- 30 **Analyse des données** : Lutte contre les FFI au Malawi / Identifier la fraude au Pérou / Contrôle des passagers aériens au Brésil
- 40 **Partenariat** : Faire progresser la modernisation des douanes et de l'industrie du fret aérien
- 44 **Sécurité et développement** : Appuyer les économies des zones frontalières tout en examinant la circulation des richesses

PANORAMA

- 48 La France restitue des **antiquités égyptiennes**
- 48 La Jordanie adopte des **solutions d'énergie renouvelable**
- 50 **Interconnexion des systèmes douaniers** dans la SACU
- 54 À bord du « **train SMIPRP** » au Japon
- 56 Suivi du **processus de modernisation** en Afrique occidentale et centrale

ÉVÉNEMENTS

- 62 Le 4^e **Forum mondial cynotechnique** ravive les discussions
- 63 Tour d'horizon du **Forum sur la technologie et l'innovation**

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

Publicités



Bernard Bessis
bernard.bessis@bb-communication.com

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

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

Note de la rédaction

OMD Actualités est distribué gratuitement en français et en anglais aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Les idées exprimées dans les articles sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue officiel de l'Organisation mondiale des douanes. Toute contribution en français ou en anglais est la bienvenue, mais doit nous parvenir pour le 15 avril 2018 au plus tard. L'OMD se réserve toutefois le droit de publier, de ne pas publier, ou de corriger ces articles de façon à ce qu'ils soient conformes à la ligne éditoriale du magazine. Le Service Communication reste à votre disposition pour les demandes d'abonnement, la réception d'articles, et toute autre information en rapport avec OMD Actualités, à l'adresse électronique suivante : communication@wcoomd.org.

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

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

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

Photo de couverture : © Xu Yu / XINHUA

Design : www.inextremis.be - mp5744

À vos calendriers !

Conférence de l'OMD sur les flux financiers illicites et la fausse facturation

23 mai 2018, Bruxelles, Belgique

LA CONFÉRENCE RÉUNIRA les administrations membres de l'OMD et les autres acteurs clés concernés par la question afin de partager les expériences dans la lutte contre les flux financiers illicites et la fausse facturation et de discuter de coopération.

La séance de la matinée sera dédiée à la quantification des deux phénomènes et aux méthodes de détection, notamment à l'analyse des prix unitaires et à l'analyse miroir. Durant l'après-midi, les administrations douanières présenteront leurs expériences pratiques en matière de lutte contre ce type de fraude.

Les domaines potentiels de collaboration entre organisations intergouvernementales, telles que l'OMD, le Groupe d'action financière (GAFI), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et le G20, seront également explorés.

Le financement de la Conférence est assuré par le Service coréen des douanes.

En savoir +

www.wcoomd.org/en/events.aspx

Dernières adhésions aux instruments de l'OMD

Convention de Kyoto révisée



République du Congo

Date d'adhésion : 14 décembre 2017
113^e Partie contractante

En savoir +

communication@wcoomd.org



© fotolia.com

2018 Conférence et exposition de l'OMD sur la TI

« Construire un paysage numérique fiable pour stimuler le commerce transfrontalier »

6-8 juin 2018, Lima, Pérou

EN 2018, L'OMD invite ses membres à explorer comment la douane peut contribuer à sécuriser l'environnement commercial et, ce faisant, à stimuler le développement économique. Déterminer la manière dont les technologies de l'information peuvent soutenir un tel processus en renforçant la capacité des administrations des douanes à identifier les marchandises à haut risque et découvrir à quoi ressemblera la gestion des frontières dans le futur, tel est l'objectif de la prochaine édition de la Conférence de l'OMD sur les TI.

Les services répressifs ont à leur disposition diverses technologies - certaines émergentes et d'autres déjà bien établies - pour exécuter leurs tâches. Cependant, il existe des incertitudes quant aux capacités de ces solutions appliquées à l'environnement de gestion des frontières, ainsi que des préoccupations relatives à la sécurité et à la protection des données, les cyberattaques étant aujourd'hui plus fréquentes et plus étendues, et les pirates informatiques devenant de plus en plus habiles à pénétrer les systèmes informatiques.

Les participants se pencheront sur les enseignements tirés des derniers projets pilotes et autres initiatives impliquant le déploiement de technologies de pointe, telles que les outils analytiques, l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique. Ils essaieront également de répondre aux questions suivantes : comment la technologie des chaînes de bloc peut-elle permettre d'accroître la confiance entre secteur privé et gouvernements ? Quels types de « nuages informatiques » connaissons-nous et quelle sécurité procurent-ils ? Qu'est-ce que l'« Internet of Everything » et comment peut-il soutenir à la fois secteur privé et gouvernements ? En quoi les normes internationales telles que le Modèle de données de l'OMD sont-elles utiles ?

En savoir +

www.wcoomd.org/en/events.aspx



**Conférence internationale
« Propager le respect de la
propriété intellectuelle à partir
de la pointe de l'Afrique »
23-25 octobre 2018, Sandton,
Afrique du Sud**

CETTE CONFÉRENCE EST organisée conjointement par la Commission des entreprises et de la propriété intellectuelle d'Afrique du Sud, INTERPOL, l'OMD, l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI) et l'Organisation mondiale du commerce.

Elle vise à renforcer la coopération internationale et à stimuler le respect de la propriété intellectuelle, ainsi qu'à identifier des actions et stratégies pratiques pour une meilleure application des droits de propriété intellectuelle dans la région. Parmi les nombreux sujets qui seront discutés figure la question de savoir comment détruire les biens contrefaisants saisis. L'OMPI présentera à ce sujet un rapport sur la destruction sans danger pour l'environnement des produits contrefaisants.

En savoir +
www.wipo.int



**L'OMD s'apprête à lancer un portail
d'apprentissage en ligne pour le
secteur privé**

Le 1^{er} mai 2018, l'OMD lancera son « Académie », une plateforme en ligne permettant aux représentants du secteur privé d'accéder à des cours e-learning, des webinaires, des publications et à des informations d'actualité.

L'OMD a déjà élaboré 23 cours e-learning représentant plus de 500 heures de formation et portant sur les principaux instruments internationaux, sujets et concepts devant être maîtrisés par les douaniers, permettant ainsi à ces derniers de se former directement sur leur lieu de travail.

Il s'agit donc pour l'Organisation de continuer sur sa lancée en mettant à la disposition des professionnels du secteur privé des cours e-learning spécifiques adaptés à leurs besoins. L'OMD envisage la nouvelle plateforme web comme le moyen idéal pour le secteur privé d'acquérir des connaissances approfondies et d'accéder à des informations spécialisées.

En savoir +
academy@wcoomd.org
Tél. +32 2 209 9392

**Projecteur sur les technologies de rupture à l'OMD
en avril 2018**

Une journée entière sera consacrée aux technologies de rupture lors de la réunion du Comité technique permanent (CTP) qui se tiendra du 16 au 20 avril 2018. Les délégués discuteront en détail des avantages, risques et impacts potentiels sur le travail des douanes de technologies telles que les chaînes de bloc, l'intelligence artificielle, l'apprentissage automatique, la réalité virtuelle, l'Internet des Objets, la robotique et la biométrie.

En outre, ils examineront le rapport d'étude rassemblant tous les travaux pertinents déjà réalisés sur ces sujets par le Groupe de travail virtuel de l'OMD sur l'avenir de la douane. Créé en 2015 suite à d'intenses discussions au sein du CTP

sur l'avenir de la douane, ce groupe de travail virtuel, qui rassemble représentants des douanes, du secteur privé, des organisations internationales et du monde universitaire, a pour mandat de mener des travaux exploratoires et des recherches sur les technologies de rupture.

C'est la première fois qu'une journée entière est consacrée à ce sujet dans le cadre du CTP, et les discussions promettent d'être intenses. Marquez la date dans votre calendrier !

En savoir +
www.wcoomd.org

Dossier : un environnement commercial sûr au service du développement économique

Quelques mots à propos du thème de l'année

Par Kunio Mikuriya,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL, OMD

CHAQUE ANNÉE, LE Secrétariat de l'OMD choisit un thème qui s'avère pertinent pour la communauté douanière internationale. Le slogan choisi pour l'année 2018 est « Un environnement commercial sûr au service du développement économique ». À ce titre, les Membres sont encouragés à examiner la manière dont ils peuvent créer un environnement propice pour les entreprises afin de favoriser leur participation au commerce transfrontalier. Ils sont, en définitive, invités à se pencher sur la façon dont ils peuvent servir au mieux les personnes et accroître les perspectives des entrepreneurs.

S'il est important que les gouvernements envisagent des mesures spécifiques pour permettre aux entreprises d'être prospères, il est également essentiel de tenir compte de l'environnement extérieur dans lequel ces entreprises déploient leurs activités. Par « sûr », nous entendons un environnement qui soit tout à la fois habilitant, sécurisé, juste et durable. Un tel environnement aidera les entreprises, et en particulier les micro-, petites et moyennes entreprises (MPME), à élargir leurs activités et sera susceptible de favoriser leur participation au commerce international. Il les encouragera en outre à innover, à générer de l'emploi et à investir dans les ressources humaines, stimulant par là-même la croissance économique et augmentant le niveau de vie.

J'aimerais, après cette brève introduction, approfondir encore le concept d'un environnement commercial sûr, en particulier sous ses aspects principaux, à savoir son caractère « habilitant », « sécurisé » et « juste et durable ».

Les travaux de recherche factuelle, reconnus au niveau international, indiquent clairement que la douane peut contribuer à créer un environnement commercial plus « habilitant », ou, en d'autres termes, plus stable et plus prévisible, par exemple, en harmonisant les procédures ou encore en luttant contre la corruption, en renforçant l'éthique et en facilitant, de manière plus générale, le mouvement transfrontalier des marchandises, des moyens de transport et des personnes.

Garantir la sécurité constitue également un élément critique. Les entreprises légitimes requièrent une chaîne logistique sécurisée pour pouvoir prospérer mais certaines menaces émanent du commerce lui-même : citons, par exemple, l'envoi de marchandises illicites pouvant mettre en danger la santé, la sûreté et la sécurité des personnes. La lutte contre la criminalité transfrontalière, y compris le financement illicite du terrorisme international par le biais d'activités commerciales, nous incombe au premier chef et c'est là une responsabilité que la douane prend particulièrement à cœur dans ses efforts pour garantir un environnement « sécurisé ».

Enfin, la douane doit s'efforcer de construire un environnement qui soit « juste et durable ». L'importation de marchandises illégales, comme les biens enfreignant les droits de propriété intellectuelle (DPI) ou les produits licites qui sont passés en contrebande dans un pays pour éviter le paiement de droits de douane ou dont la valeur rapportée est faussée, par exemple, peut causer d'énormes dégâts à l'économie d'un pays. La question ne porte pas seulement sur les pertes financières tant pour les opérateurs commerciaux et les gouvernements : de telles activités peuvent également avoir un impact négatif sur la gouvernance, l'économie, le développement et la sécurité des citoyens partout dans le monde.

Pour le dossier de ce numéro du magazine, nous avons invité diverses personnes à présenter des initiatives ou projets qui contribuent à la création d'un environnement commercial sûr. L'idée est, comme toujours, de mettre en lumière les défis rencontrés, de communiquer sur des projets qui pourraient servir de source d'inspiration aux autres, et de partager les bonnes pratiques.

Le dossier débute par un article de la Douane chinoise sur une initiative pangouvernementale appelée « Programme incitatif conjoint pour les Opérateurs économiques agréés » et dans le cadre duquel les opérateurs économiques agréés chinois pourront bénéficier de pas moins de 49 mesures

de facilitation, octroyées par la Douane chinoise mais aussi par d'autres services gouvernementaux.

Le thème de cette année fait écho à l'accent actuel mis par la douane sur la facilitation des échanges comme conséquence de l'entrée en vigueur de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. Dans ce numéro du magazine, la Douane indienne explique comment elle a mis en place l'une des dispositions de l'Accord, à savoir la création d'un Comité national de facilitation des échanges, et la manière dont elle a structuré ce comité, guidée par la volonté de transformer l'écosystème commercial indien en réduisant le temps et les coûts relatifs aux activités commerciales.

Assurer une coopération entre les services et agences, tant au niveau international que national, afin de garantir une compréhension mutuelle et de pouvoir lancer des actions coordonnées, est également critique pour faciliter le commerce. Le Pérou et le Chili ont tout récemment ouvert des centres de contrôle intégré des frontières et la Douane péruvienne nous présente le fonctionnement du nouveau dispositif voué à faciliter le mouvement des personnes, des bagages et des véhicules, exemple pratique de mise en œuvre du concept de gestion coordonnée des frontières.

Le magazine aborde également la question de la mesure de la performance. Procomex, une alliance d'entreprises et d'organisations du secteur privé brésiliennes qui vise à soutenir le processus de modernisation de la Douane, y explique pourquoi elle a décidé de reproduire l'enquête utilisée par la Banque mondiale pour évaluer les performances du pays en matière de facilitation des échanges transfrontaliers, et ce que cet exercice a révélé. Dans l'article suivant, les chercheurs Andrew Grainger et Duncan R. Shaw proposent une méthode permettant de mesurer la qualité de la facilitation des échanges, car c'est bien de la qualité de la mise en œuvre des mesures de facilitation que dépendront les avantages économiques.

Plusieurs articles traitent de la manière de gérer la croissance du courrier international due notamment à l'augmentation exponentielle des transactions émanant du commerce électronique. L'Union postale universelle présente le travail accompli pour accélérer le dédouanement des envois postaux transportés par voie ferrée entre la Chine et l'Europe, tandis que les douanes australienne et néo-zélandaise expliquent comment elles ont expérimenté le recours aux données électroniques sur les envois postaux pour évaluer les risques, cibler les envois suspects et accélérer le dédouanement.

À ce sujet, je voudrais rappeler au lecteur que l'OMD est en train de développer un Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontière qui devrait être finalisé dans les prochains mois afin d'être adopté lors du Conseil de l'OMD de juin 2018. Ce nouvel outil de l'OMD vise à aider les administrations douanières à développer des cadres stratégiques et opérationnels pour mieux gérer les transactions émanant du commerce électronique. Il sera aussi utile à celles cherchant à améliorer leurs procédures et processus existants. Une stratégie de mise en œuvre et un plan d'action accompagneront le Cadre de normes de l'OMD, de même qu'un dispositif solide de renforcement des capacités qui visera à assurer la mise en œuvre rapide et harmonisée des normes édictées.

L'analyse des données est un autre thème cher à l'OMD. Deux articles dans ce dossier traitent de la collecte et de l'analyse des données pour lutter contre la fraude. La Douane du Malawi met en lumière les efforts entrepris pour lutter contre les flux financiers illicites sortant du pays par le biais d'une sous-évaluation des exportations et d'une surévaluation des importations, tandis que des chercheurs nous expliquent comment ils ont su tirer profit des données pour identifier les irrégularités dans les échanges commerciaux entre le Pérou et l'Équateur.

Un exemple d'utilisation des outils d'exploration des données et de la technologie est fourni par la Douane du Brésil. L'administration explique



comment elle est parvenue à décupler son efficacité dans la gestion des passagers internationaux grâce au recours à un système d'évaluation des risques permettant de traiter les informations passagers et à un système de reconnaissance faciale.

Instaurer un dialogue fort avec les parties prenantes, notamment en assurant une communication ouverte et en entamant une collaboration effective et une consultation véritable, le but étant de promouvoir la conformité et d'ouvrir la voie de manière effective et efficace au changement, est une autre politique préconisée par l'OMD. Pour illustrer cet aspect, le dossier comprend un article écrit par le Secrétaire général de la TIACA qui y explique à quel point les préoccupations et objectifs de l'industrie du fret aérien et des douanes sont semblables et pourquoi il est important de ne pas fonctionner en vase clos.

Ce dossier se termine par un article qui questionne la manière dont nous lions sécurité et développement. Inspiré de l'expérience acquise dans le cadre des études de terrain entreprises en Afrique sub-saharienne depuis 2000 et des travaux de recherche anthropologique menés dans sept zones frontalières pouvant être considérées comme

« fragiles », l'article défend l'idée que toute stratégie axée sur le développement devrait se pencher sur la façon d'appuyer les économies des zones frontalières.

Ce dernier article, et les autres également, nous rappellent que la construction d'un environnement commercial sûr est un projet ambitieux, et que, même avec les meilleures intentions, nous pouvons parfois ne pas comprendre les subtilités du fonctionnement d'une réalité complexe. Grâce au partage de connaissances et d'informations, soutenu par une recherche approfondie et une bonne communication, nous pouvons cependant contribuer à améliorer notre compréhension et à rendre l'environnement commercial plus sûr, au service du développement économique.

Pour conclure, j'aimerais remercier sincèrement tous les collaborateurs ayant participé à l'élaboration de ce dossier ainsi qu'en général tous les auteurs qui ont accepté de nous faire part de leur expérience sur différentes questions douanières à travers leurs articles. C'est avec enthousiasme et dévouement que nous avons travaillé sur ce nouveau numéro du magazine et nous espérons que vous en apprécierez la lecture.

L'OMD est en train de développer un Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontière. Une stratégie de mise en œuvre et un plan d'action accompagneront ce Cadre de normes, de même qu'un dispositif solide de renforcement des capacités qui visera à assurer la mise en œuvre rapide et harmonisée des normes édictées.



Des douaniers effectuent un contrôle chez un Opérateur économique agréé à Guangdong

Programme incitatif conjoint pour les OEA en Chine

Par **CHEN Jianping**,

PROGRAMME D'OEA, ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA DOUANE CHINOISE

EN OCTOBRE 2016, la Chine a lancé son Programme incitatif conjoint pour les Opérateurs économiques agréés (PICO). Résultat d'une initiative pangouvernementale, ce nouveau régime permet aux entreprises qui remplissent une série de critères préétablis dans le cadre du programme d'OEA existant et qui ont été certifiées par la Douane chinoise comme des « Advanced Certified Enterprises » (ACE), soit des entreprises à agrément avancé, de bénéficier de pas moins de 49 mesures de facilitation, octroyées par la Douane mais aussi par d'autres services gouvernementaux. À l'heure actuelle, la Chine compte quelque 3000 ACE, représentant autour de 33,1 % des volumes nationaux d'importations et d'exportations en Chine.

Le PICO implique quelque 40 départements gouvernementaux, parmi lesquels la douane, les services de quarantaine, les autorités de l'aviation civile et portuaires, ainsi que des agences n'intervenant pas aux frontières comme la Commission nationale de la réforme et du développement et le Conseil pour la promotion du commerce international, ou encore les services chargés de la fiscalité, des finances, de la protection de l'environnement, de la supervision du marché et de la surveillance des banques.

Mesures de facilitation

Le PICO comprend 49 mesures de facilitation, qui peuvent être ventilées en six grandes catégories :

- Catégorie 1 - dite de « Circuit vert » (mesures pour l'octroi de licence, l'enregistrement et la mainlevée des marchandises accélérés : par exemple, l'autorité fiscale a créé un circuit vert afin que les OEA puissent accélérer

certaines formalités comme le dépôt de la déclaration en douane) ;

- Catégorie 2 – dite de « Moindre inspection » (dispositions pour mener moins de contrôles aux ports) ;
- Catégorie 3 – dite de « Traitement prioritaire » (mesures donnant la priorité aux entreprises exigeant des services liés à la protection de la propriété intellectuelle comme les demandes de brevet, l'enregistrement de la marque de commerce et la protection des droits en cas de contentieux) ;
- Catégorie 4 – dite de « Procédure simplifiée » (mesures réduisant au minimum le nombre de documents requis par les services participants) ;
- Catégorie 5 – dite « Indice de référence majeur » (mesures visant à garantir que le statut d'OEA accrédité soit

pris en compte lorsque l'entreprise concernée est contrôlée par d'autres services participant au PICO) ;

- Catégorie 6 – dite de « Projet pilote de réforme » (mesures accordant la priorité aux entreprises PICO désireuses de participer à des projets pilotes lancés par la douane et d'autres services gouvernementaux).

Système de crédit social

Le Programme incitatif conjoint pour les OEA représente l'un des piliers du « Système de crédit social » prévu à l'horizon 2020 et qui vise à noter et à classer le comportement des citoyens et des personnes morales en Chine dans le cadre d'une initiative plus large dont l'ambition est de construire une société sûre et respectueuse des lois.

Le Conseil d'État de Chine a établi un mécanisme de consultation interservices permettant de mener des recherches sur des thèmes cruciaux pour la construction du Système de crédit social et dans le but d'articuler au mieux les programmes conjoints de certification et de suivi, comme le PICO. Le mécanisme implique presque tous les services gouvernementaux. C'est d'ailleurs au sein de ce dispositif que les 40 agences gouvernementales ont collectivement défini le programme PICO, déterminant ensemble les grandes caractéristiques et les avantages à octroyer aux participants.

Partage et échange d'informations

La pierre angulaire du Système de crédit social est le recueil des données sur les activités des entreprises par les agences gouvernementales et les entités de notation agréées. La Douane chinoise échange et partage des données sur les OEA avec d'autres départements gouvernementaux en connectant son système de gestion des OEA à une plateforme nationale pour le partage d'informations établie par le Conseil d'État dans le cadre du Système. En moyenne, la Douane chinoise envoie des données en temps réel sur quelque 3000 OEA par jour. D'autres départements

gouvernementaux partagent et échangent également des informations par le biais de la plateforme, ce qui permet d'éviter les cloisonnements d'informations tout en rendant la supervision plus intelligente et efficace.

Mécanisme régulateur dynamique

Toutes les autorités assurent une supervision et un suivi dynamiques des OEA afin de garantir que les règles de sécurité de la chaîne logistique soient respectées. Les résultats des contrôles sont partagés, ce qui diminue les doublons au niveau de la supervision et permet d'économiser les ressources administratives. S'il s'avère qu'une société est impliquée dans des activités illégales et malhonnêtes ou qu'elle n'a pas respecté ses obligations en matière de sécurité et de conformité, l'information est immédiatement envoyée à la Douane chinoise, qui peut décider de suspendre, voire de révoquer le statut d'OEA de l'entreprise.

Le Système de crédit social permet ainsi une collaboration étroite entre les agences. Le PICO élimine de nombreuses barrières administratives qui existaient précédemment entre les services gouvernementaux chinois et permet ainsi de mettre en place une démarche plus unifiée. Le contrôle des autorités aux frontières est plus harmonisé. Fondé sur la reconnaissance mutuelle des différents programmes de sécurité et de conformité, comme la reconnaissance mutuelle des certificats de crédit, le PICO témoigne de la confiance existant entre les autorités intervenant aux frontières et permet de coordonner les différents programmes et les mesures de contrôle, fluidifiant ainsi le dédouanement et le rendant plus efficace.

Attrait accru

Le PICO est assez récent et il fait encore l'objet d'améliorations. Pourtant, les entreprises en tirent déjà des avantages. Par exemple, certaines constatent une réduction du temps nécessaire pour traiter une transaction ou encore une économie des frais d'exploitation.

Toutes les autorités assurent une supervision et un suivi dynamiques des OEA afin de garantir que les règles de sécurité de la chaîne logistique soient respectées. Les résultats des contrôles sont partagés, ce qui diminue les doublons au niveau de la supervision et permet d'économiser les ressources administratives. S'il s'avère qu'une société est impliquée dans des activités illégales et malhonnêtes ou qu'elle n'a pas respecté ses obligations en matière de sécurité et de conformité, l'information est immédiatement envoyée à la Douane chinoise, qui peut décider de suspendre, voire de révoquer le statut d'OEA de l'entreprise.

Le temps nécessaire pour l'octroi de remises sur les taxes à l'exportation par l'administration fiscale est passé de 15 à 5 jours, avec une diminution du temps atteignant 70 % pour les remboursements d'impôt. De plus, grâce à des notations de crédit améliorées, on constate que la part de financement direct dont bénéficie un OEA sur la base de la ligne de crédit accordée par les banques est passée de 60 % en 2015 à 90 % en 2017.

Les avantages offerts aux entreprises à agrément avancé (ACE) se multipliant, de plus en plus de sociétés demandent cette certification OEA et renforcent la gestion de leurs normes de sécurité et de leur conformité.

En savoir +
chenjianping@customs.gov.cn



Programme élargi de facilitation des échanges en Inde

Par Hardeep Batra,

COMMISSAIRE ADDITIONNEL, CELLULE OMD, BUREAU CENTRAL DES DOUANES ET ACCISES, INDE

Les pays qui se sont engagés à mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges, conclu par les Membres de l'Organisation mondiale du commerce, doivent établir un Comité national de la facilitation des échanges. Cet article relate le parcours suivi par l'Inde pour créer son CNFE et le structurer, dans le souci de transformer son système économique et commercial en réduisant le temps et les coûts nécessaires à la pratique d'une activité économique.

L'ACCORD SUR LA facilitation des échanges (AFE) est entré en vigueur le 22 février 2017 après avoir été ratifié par les deux

tiers des Membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'une de ses dispositions, plus précisément

l'article 23.2, porte sur la création d'un CNFE : « Chaque Membre établira et/ou maintiendra un Comité national de la facilitation des échanges, ou désignera un mécanisme existant, pour faciliter à la fois la coordination et la mise en œuvre des dispositions du présent accord au plan interne. » Plusieurs pays avaient pris les devants et s'étaient doté de longue date d'un comité de ce type dont la mission dépasse souvent les exigences de l'AFE. D'autres ont dû en créer un. Ce fut le cas de l'Inde dont le CNFE vit le jour le 11 août 2016, peu après la ratification de l'AFE.

L'Inde s'est engagée à appliquer une partie de l'AFE dès son entrée en vigueur, inscrivant les dispositions concernées dans des engagements de « catégorie A ». Elle a également inscrit un certain nombre de dispositions dans des engagements de « catégorie B », ce qui signifie qu'elle les mettra en œuvre à l'issue d'une période transitoire suite à l'entrée en vigueur

de l'Accord. Le pays n'a toutefois pas l'intention de s'arrêter là et mène un programme de facilitation des échanges plus vaste, dépassant les exigences de l'AFE.

Principes de fonctionnement du CNFE

Le partenariat est au cœur du CNFE. La facilitation des échanges, qui recouvre plusieurs secteurs, exige une coordination étroite entre les opérateurs commerciaux, les prestataires de services et les organismes gouvernementaux, y compris la douane. C'est pourquoi l'Inde compte sur la participation active de tous ces partenaires, le principe fondamental étant un engagement positif entre tous. La structure du CNFE indien repose sur les principes suivants :

- représentativité étendue car une mise en œuvre efficace de l'AFE implique de réunir différentes parties prenantes ;
- coordination entre les différents organismes pour réaliser les objectifs ;
- flux d'information pour un partage efficace des connaissances et pour une collaboration harmonieuse entre les organismes concernés ;
- autorité décisionnelle permettant à la structure de faciliter le processus ;
- sens de l'appartenance au groupe à la fois de la part du secteur public et du secteur privé, afin d'encourager l'adhésion des parties prenantes.

Structure à trois niveaux

En s'appuyant sur ces cinq principes de fonctionnement, l'Inde a créé un CNFE à trois niveaux : le CNFE (niveau 1), un comité directeur (niveau 2) et des groupes de travail (niveau 3) afin de répondre à ses besoins et de mener plus avant son programme élargi de facilitation des échanges.

Comité national de la facilitation des échanges

Toutes les parties prenantes ont une place au CNFE. Entité responsable de

l'élaboration des politiques, le Comité garantit que tous les projets adoptés en son sein bénéficient du soutien politique nécessaire. Le CNFE est présidé par le Secrétaire de Cabinet, le plus haut fonctionnaire du gouvernement et le chef de la fonction publique.

Parmi les représentants du gouvernement se trouvent les « Secrétaire » (chefs administratifs) de tous les principaux départements concernés par les questions commerciales (recettes fiscales, commerce, agriculture, affaires intérieures, transports et santé), ainsi que le Président du Bureau central des douanes et accises, le Président du Conseil des chemins de fer et le Directeur général du Commerce extérieur. Les délégués du secteur privé viennent notamment des grandes associations professionnelles du pays comme la Confédération des industries indiennes, la Fédération des Chambres de commerce et d'industrie indiennes et la Fédération des exportateurs indiens.

Le CNFE compte 22 membres au total mais il peut faire appel à n'importe quels représentants du gouvernement sur des questions pertinentes dans le cadre de sa mission qui consiste à surveiller la mise en œuvre de l'AFE, à s'assurer de la coordination des mesures engagées et, si nécessaire, à proposer des mesures correctives reposant sur les délibérations internes et les avis recueillis lors de différentes campagnes d'information.

L'essentiel des dispositions techniques de l'AFE, en particulier la Section I (articles 1 à 12), concerne la douane, 98 % de ces dispositions devant être intégralement ou partiellement mises en œuvre par la douane. Celle-ci se trouve donc, de fait, au centre des efforts déployés au niveau national pour la mise en œuvre de l'AFE. La douane a par conséquent un rôle prépondérant à jouer dans le CNFE. Le secrétariat du CNFE est d'ailleurs installé au siège de la Douane indienne. Cette dernière apporte aux autres parties prenantes sa longue expérience en termes de collaboration entre secteur public et secteur privé, notamment sur les questions de gestion coordonnée des frontières (GCF), de coopération entre

les organismes publics et de partenariats douane-entreprises.

Le Comité national est également chargé de surveiller les travaux menés par son comité directeur (niveau 2) ainsi que les activités des groupes de travail (niveau 3).

Comité directeur

Le comité directeur se compose d'un groupe restreint de 16 représentants du secteur public et du secteur privé qui, ensemble, établissent le plan d'action, surveillent sa mise en œuvre et communiquent les résultats au CNFE. Le comité directeur peut également s'adresser au CNFE s'il a besoin de conseils. Il examine aussi les lacunes des départements et organismes concernés afin de déterminer le niveau d'application de chacune des dispositions de l'AFE.

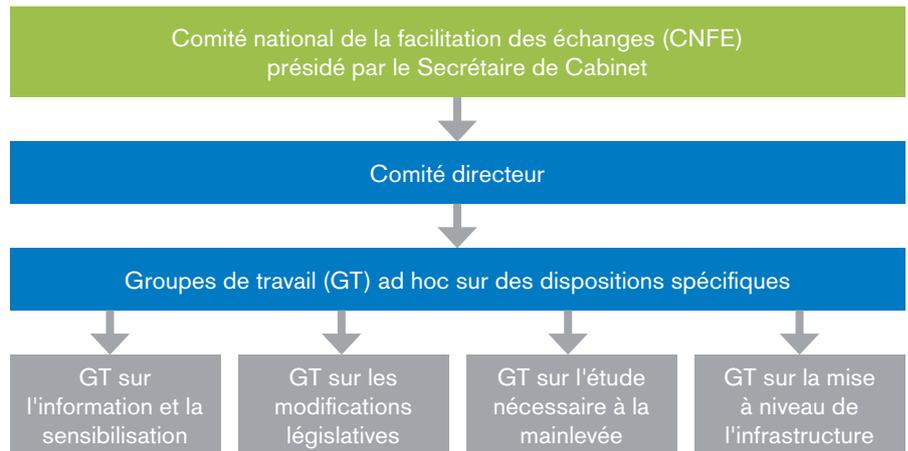
Le comité directeur définit la nature des changements nécessaires pour assurer le respect total des obligations de l'AFE et surveille le temps estimé pour réaliser ces changements. Il reçoit régulièrement des éléments d'information de la part de tous les départements et organismes concernés, les étudie et formule des recommandations en conséquence au CNFE.

Groupes de travail

Il s'agit de petits groupes d'experts venant des institutions concernées et travaillant sur une mesure ou un projet spécifique de facilitation des échanges. À ce jour, quatre groupes de travail ont été constitués :

1. Le Groupe de travail sur l'information et la sensibilisation organise des ateliers de sensibilisation et des campagnes d'information à l'intention des fonctionnaires de la douane et d'autres organismes gouvernementaux partenaires et des représentants des différentes parties prenantes dans la chaîne logistique. Plusieurs activités de ce Groupe sont organisées en collaboration avec des organisations internationales telle que la Banque mondiale.

Structure du CNFE



2. Le Groupe de travail sur les modifications législatives analyse les lacunes et élabore des propositions concrètes de modification des lois principales et des instructions de procédure. Ce Groupe de travail a déjà mené des études détaillées pour identifier les lacunes dans toutes les lois, règles et procédures concernées et a recommandé des modifications en conséquence.
3. Le Groupe de travail sur l'étude nécessaire à la mainlevée a pour but d'identifier les goulets d'étranglement, de prendre des mesures pour réduire les temps d'attente et de mesurer et d'annoncer publiquement le temps moyen nécessaire à la mainlevée des marchandises. Une telle étude est réalisée à la fois sur les importations et les exportations dans tous les ports, centres de fret aérien, dépôts de conteneurs à l'intérieur des pays et postes douaniers terrestres.
4. Le Groupe de travail sur la mise à niveau de l'infrastructure examine les besoins liés à l'extension et à la rénovation de l'infrastructure aux frontières terrestres, dans les ports maritimes et les aéroports, ainsi que sur le réseau ferroviaire. Ce Groupe a déjà effectué une première analyse des besoins dans les principaux ports et recensé les domaines nécessitant des mesures immédiates.

À ce jour, le CNFE s'est déjà réuni deux fois et son comité directeur trois fois. Ces réunions ont permis de définir des

orientations de politique générale, de se pencher sur les diverses initiatives en cours et surtout de mettre en place une coordination entre tous les acteurs de la chaîne logistique.

Feuille de route

Le CNFE a établi un Plan d'action national sur la facilitation des échanges (2017-2020) qui vise à transformer le système de dédouanement transfrontalier en instaurant des procédures numériques, efficaces et transparentes, basées sur les technologies d'aujourd'hui, et en s'assurant que les ports maritimes, aéroports, réseaux routiers et ferroviaires bénéficient d'installations logistiques ultramodernes. Ce Plan d'action a été conçu d'après les recommandations formulées par les Groupes de travail et au vu d'éléments fournis par le secteur privé.

Il définit 76 objectifs répartis en fonction de leur échéance (court terme, moyen terme et long terme) et désigne l'organisme principal chargé de réaliser chacun d'entre eux. Les activités indiquées sont associées à des articles de l'AFE. Certaines font référence à des articles notifiés par l'Inde comme correspondant à des engagements de « catégorie A », c'est-à-dire des dispositions que l'Inde a déjà mises en œuvre à l'entrée en vigueur de l'AFE. Cela peut paraître étrange, mais l'idée ici est d'améliorer les procédures et mécanismes existants.

L'Inde a, en effet, pour but non seulement de répondre aux exigences de l'AFE mais également de devenir un carrefour

industriel mondial en facilitant l'activité économique et commerciale. Parmi les objectifs énumérés dans le Plan d'action, nombreux sont ceux qui vont au-delà des dispositions de l'AFE et que l'on a désignés « AFE plus ». L'objectif est de réduire la durée globale de la mainlevée pour les importations et les exportations comme suit :

- importations : trois jours pour le fret maritime, deux jours pour le fret aérien et les dépôts de conteneurs à l'intérieur des pays, le jour même dans les bureaux de douanes terrestres.
- exportations : deux jours pour le fret maritime et le jour même pour le fret aérien, les dépôts de conteneurs à l'intérieur des pays et dans les bureaux de douanes terrestres.

L'infrastructure et la technologie étant les deux principaux moteurs de la facilitation des échanges, surtout en Inde, un grand nombre d'activités listées dans le Plan d'action s'y rapportent directement. Les projets en cours sont notamment les suivants :

- développement d'un système RFID par le ministère des transports pour le suivi des conteneurs ;
- installation de ponts à bascule et de grues de levage dans tous les ports ;
- extension du réseau routier autour des ports pour fluidifier la circulation ;

- établissement de bordereaux de livraison électroniques par les entreprises de transport ;
- installation de laboratoires dans tous les grands ports ;
- amélioration du réseau ferroviaire aux endroits importants pour améliorer l'interconnexion ;
- mise en place d'un système de livraison directe au port (DPD : Direct Port Delivery) permettant aux importateurs/destinataires de réceptionner les conteneurs directement aux terminaux portuaires et de les transporter ensuite vers les usines sans passer par des centres de groupage.

L'Inde a le dessein de transformer le système économique et commercial en réduisant le temps et les coûts nécessaires à la pratique d'une activité économique. Traditionnellement, les organismes gouvernementaux sont considérés comme des autorités qui contrôlent. Aujourd'hui, il est nécessaire qu'ils facilitent les processus. Pour concrétiser ce dessein, l'Inde a pris des engagements significatifs avec le secteur privé et adopté une démarche structurée et globale en vue de la facilitation des échanges.

En savoir +
hardeep.batra@icegate.gov.in

L'Inde a pour but non seulement de répondre aux exigences de l'AFE mais également de devenir un carrefour industriel mondial en facilitant l'activité économique et commerciale. Parmi les objectifs énumérés dans le Plan d'action, nombreux sont ceux qui vont au-delà des dispositions de l'AFE et que l'on a désignés « AFE plus ».



Nos produits soutiennent l'efficacité des accords de libre-échange

On compte, dans le monde entier, déjà plus de 400 accords de libre échange ratifiés (ALE), apportant des avantages aux pays concernés tout en facilitant le commerce et en donnant aux entreprises des potentiels d'économie en matière de droits de douane et en offrant ainsi des avantages concurrentiels.

Cependant, ce n'est qu'en respectant à la lettre un certain nombre de règles complexes sur l'origine des marchandises et en les documentant de façon détaillée que les entreprises peuvent réellement exploiter ces potentiels d'économie ainsi que les avantages compétitifs.

A cet effet, il est nécessaire d'instaurer un processus sûr et conforme à la loi pour le calcul de l'origine de la marchandise afin d'éviter au préalable d'éventuelles amendes et des frais imprévus.

www.mic-cust.com

MIC OCS vous fournit les outils nécessaires pour vous assister à travers tout le cycle de processus de la gestion de l'origine de la marchandise pour de nombreux ALE. De l'obtention automatisée de déclarations de fournisseurs au moyen d'un nouveau portail Web pour les fournisseurs à l'établissement des déclarations de fournisseurs sortantes pour les clients en passant par le calcul optimisé de l'origine de la marchandise à partir de nomenclatures de plusieurs niveaux. MIC OCS s'assure que vous bénéficierez réellement des potentiels d'épargne offerts par les ALE.

Vous voulez en savoir plus sur MIC OCS? Contactez nous s'il vous plait:

MIC
 Tel.: +43(0)732-778496, sales@mic-cust.com

mic managing international customs & trade compliance

Contrôle intégré entre le Pérou et le Chili

Par **Jesus Cordova Cruzada**,
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION
FISCALE ET DES DOUANES, PÉROU

Le 16 août 2017, après 6 années de travail intensif, le Pérou et le Chili ont ouvert les premiers centres de contrôle intégré des frontières. Le nouveau dispositif, voué à faciliter le mouvement des personnes, des bagages et des véhicules, est un exemple pratique de mise en œuvre du concept de gestion coordonnée des frontières que promeut l'OMD ainsi que d'autres organisations internationales comme la Banque mondiale ou encore la Banque interaméricaine de développement.

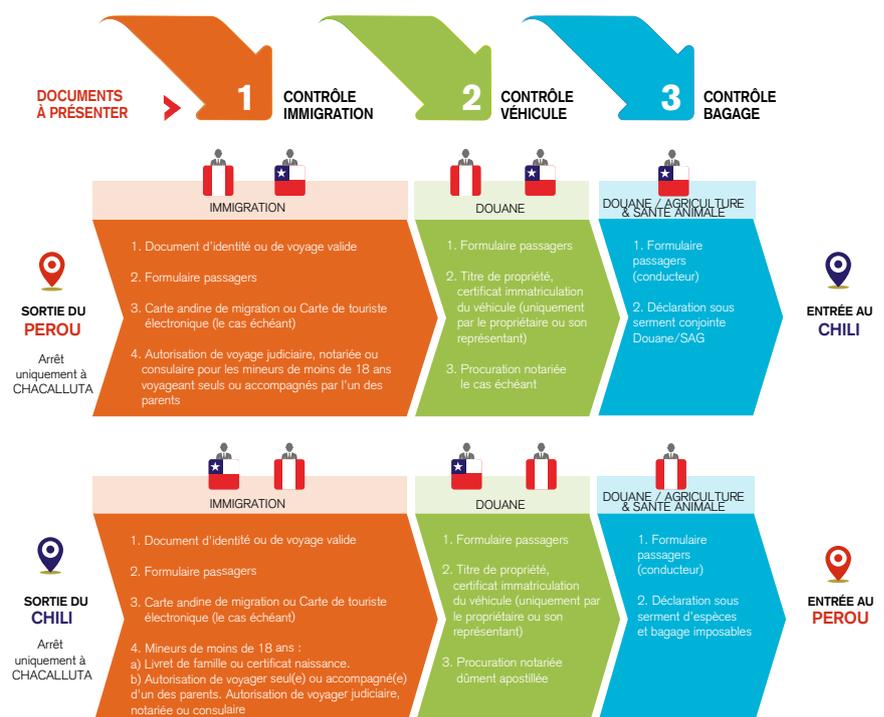
LE 19 JANVIER 2011 marquait la signature d'un « Accord-cadre entre la République du Pérou et la République du Chili pour la mise en place de systèmes de contrôle intégré et de coopération pour la facilitation de la circulation aux postes

frontières agréés ». L'Accord détermine les règles étayant le fonctionnement des centres de contrôle intégré aux frontières (CCIF) aux postes frontières de Santa Rosa (Pérou) et de Chacalluta (Chili) et établit les dispositions juridiques qui

n'étaient pas couvertes par les autres accords ou conventions en vigueur dans les deux pays, concernant notamment les questions de juridiction et de compétence ou encore les éléments opérationnels nécessaires au bon fonctionnement des centres.

Au cours des 6 années qui se sont écoulées depuis la signature de l'Accord, plusieurs réunions de coordination bilatérales se sont tenues afin d'aborder les questions d'ordre légal, technique, d'infrastructure et de logistique dans le but d'élargir le champ des compétences de chaque autorité dans l'autre pays, et afin de préparer les expériences pilotes et exercices pratiques qui ont permis de peaufiner les détails opérationnels et de garantir une coordination effective entre agences gouvernementales une fois les centres en service.

Le Comité de coordination bilatérale (CCB) a ici joué un rôle essentiel. Organe suprême de décision présidé par les autorités présentes aux postes frontières de Santa Rosa (Pérou) et de Chacalluta



(Chili) et bénéficiant du soutien de leurs ministères de tutelle respectifs, le CCB s'est réuni une fois par mois dans l'un des deux pays, en alternance. Les accords passés dans le cadre de ces rencontres ont valeur de traité au titre du droit international. Le recours à cette modalité juridique pour instaurer un mécanisme de coopération et de coordination au niveau des douanes et des services chargés de l'immigration des deux pays a du reste permis de réaliser des progrès dans un laps de temps qui fut aussi court que possible.

Contrôle intégré

Le contrôle intégré est un mécanisme impliquant les services d'immigration (la *Superintendencia Nacional de Migraciones* au Pérou - la *Policía de Investigaciones* ou PDI au Chili), les douanes (la *Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria* ou SUNAT au Pérou - le *Servicio Nacional de Aduanas* au Chili) et les services en charge de l'agriculture et de la santé animale (Senasa au Pérou - SAG au Chili) des deux pays dans le cadre d'un modèle de poste de contrôle juxtaposé. Ces différents organes interviennent au même moment, par paire, certaines paires réunissant les deux pays, dans le cadre d'un arrêt unique. L'usager ne doit s'arrêter qu'une fois, dans le centre situé sur le territoire où il entre. En d'autres termes, chaque pays se charge du contrôle à l'entrée sur son territoire suivant un modèle de contrôle conjoint entre les autorités compétentes des deux pays.

Les contrôles se focalisent pour le moment uniquement sur les véhicules privés ainsi que sur ceux destinés au transport de passagers (voitures et autobus de service public assurant le transport transfrontalier par voie routière). En 2017, 6 millions de personnes et plus d'un million de véhicules motorisés ont traversé la frontière. Dans un deuxième temps, le contrôle intégré Pérou-Chili prendra en charge le passage de marchandises,



sachant qu'une étude de viabilité est actuellement menée sur ce volet par les deux pays.

Résultats

Le déploiement d'un mécanisme de contrôle intégré entre le Pérou et le Chili a permis de réduire de moitié le temps de passage des touristes et autres personnes passant la frontière, compte tenu du fait qu'ils ne doivent s'arrêter qu'une seule fois. Cette initiative a contribué à faciliter la circulation des véhicules et des personnes dans la région, à augmenter l'activité commerciale, surtout dans les villes de Tacna au Pérou et d'Arica au Chili, et, plus généralement, à accroître le tourisme entre les deux pays.

Questions en suspens

Il reste encore quelques questions en suspens, notamment l'élimination du papier et la dématérialisation des documents exigibles. Il s'agira par exemple de faire en sorte que le service d'immigration reçoive la liste des passagers électroniquement. Des technologies devront être déployées, telles qu'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation ou encore un outil permettant de sélectionner les véhicules pour inspection selon des critères de risques, en conformité avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD, afin de

fluidifier le passage aux frontières et de promouvoir un commerce sûr, rapide et transparent.

D'autres centres pourraient voir le jour. La Douane péruvienne envisage le contrôle intégré comme le moyen de fluidifier le passage à tous ses postes frontières et a initié des discussions sur ce nouveau mode opératoire avec la Bolivie, l'Équateur et le Brésil.

Conclusion

La mise en œuvre réussie des premiers centres de contrôle intégré des frontières entre le Chili et le Pérou est avant tout le résultat d'un accord politique entre les Présidents des deux pays, qui ont pris une décision éclairée qui bénéficie aujourd'hui aux voyageurs et transporteurs de voyageurs, mais qui profitera aussi aux opérateurs du commerce transfrontalier dans le futur. Elle est aussi l'aboutissement d'une collaboration inédite entre Douanes péruvienne et chilienne et traduit dans la réalité l'engagement pris par les administrations douanières d'Amérique latine en faveur de l'intégration des frontières et de la facilitation des échanges, deux thèmes chers à l'OMD.

En savoir +

jcordovac@sunat.gob.pe
www.sunat.gob.pe

Revisiter la catégorie « commerce transfrontalier » de l'indice Doing Business de la Banque mondiale

Par John Edwin Mein,

COORDONNATEUR DU PROCOMEX ALLIANCE
INSTITUTE ET ACTUEL PRÉSIDENT DU GROUPE
CONSULTATIF DU SECTEUR PRIVÉ DE L'OMD

Procomex est une alliance d'entreprises et d'organisations du secteur privé brésiliennes qui vise à soutenir le processus de modernisation de la Douane. Dans cet article, Procomex explique pourquoi elle a décidé de reproduire l'enquête utilisée par la Banque mondiale pour évaluer les performances du pays en matière de facilitation des échanges transfrontaliers, et ce que cet exercice a révélé.

Qu'est-ce qui rend une économie compétitive sur le plan international ? Il y a plusieurs réponses à cette question. Pour le Forum économique mondial, par exemple, ce sont les institutions, les politiques et les facteurs qui déterminent le degré de productivité d'un pays – productivité qui est supposée avoir un impact sur le bien-être de sa population.

On peut évaluer la compétitivité en comparant comment différents pays gèrent des processus identiques, ou comment ils mettent en place des mesures considérées comme des facteurs

clés pour que les entreprises se lancent ou se développent, l'objectif étant de savoir ce que les pays font le mieux et de mesurer leur efficacité relative. S'agissant des échanges commerciaux, l'indice *Doing Business*, établi par la Banque mondiale, est considéré comme une référence sur ces questions par les décideurs et les investisseurs du monde entier.

Le projet *Doing Business*, qui jouit d'une grande crédibilité internationale et sert de marqueur aux gouvernements pour attirer des investisseurs et des entrepreneurs étrangers, évalue 190 pays sur 10 sujets, chacun composé de plusieurs indicateurs. Dans la catégorie « commerce transfrontalier », l'indicateur enregistre, entre autres, le temps et les coûts associés aux processus logistiques d'exportation et d'importation de marchandises. Les données sur le commerce transfrontalier sont recueillies au moyen d'un questionnaire soumis à des fournisseurs de services.

Dans l'édition 2017 de l'indice, le Brésil se classait à la 149^e place dans la catégorie « commerce transfrontalier », sur 190 pays étudiés. Malgré les efforts qu'il déploie pour moderniser son commerce extérieur, le pays n'a pas réussi à améliorer son classement ces dernières années. Le reste du monde allait-il plus vite dans ses réformes que le Brésil ou les informations utilisées le concernant étaient-elles peu précises ? Pour répondre à cette question, Procomex a décidé de reproduire la partie de l'enquête de la Banque mondiale portant sur le commerce extérieur et de vérifier si la Banque mesurait correctement les indicateurs et si ceux qui répondaient au questionnaire étaient les mieux placés pour le faire, à savoir s'ils avaient les connaissances pratiques pour fournir les bonnes réponses.

La méthode Doing Business

Pour évaluer la capacité d'un pays à traiter efficacement les opérations commerciales internationales, *Doing Business* enregistre les délais et les

coûts associés au processus logistique d'exportation et d'importation des marchandises. Depuis 2016, il évalue plus précisément « les délais et les coûts (hors droits de douane) cumulés associés à trois procédures – conformité des documents, conformité aux frontières et transport intérieur – dans le processus global d'exportation ou d'importation d'un envoi de marchandises » (*Doing Business* 2017).

Les produits de référence utilisés diffèrent selon que l'on étudie les importations ou les exportations. Pour l'évaluation des procédures d'exportation, *Doing Business* prend en compte le produit qui présente le plus grand avantage comparatif dans chaque pays. Dans le cas de l'évaluation des procédures d'importation, le même produit manufacturé très commun est utilisé : les pièces automobiles. Sont également identifiés pour chaque pays : les modes de transport les plus fréquents ; le port, l'aéroport ou la frontière terrestre utilisés pour le commerce de ces biens ; et le principal partenaire commercial pour les produits étudiés.

Le scénario est le suivant : une expédition part d'un entrepôt situé dans la plus grande ville « d'exportation » et arrive dans un entrepôt situé dans la plus grande économie importatrice. Dans le cas du Brésil, comme dans 10 autres économies, des données sont également recueillies à propos de la deuxième plus grande ville d'affaires. Ainsi, les expéditions depuis et vers São Paulo (61 %) et Rio de Janeiro (39 %) sont évaluées et pondérées.

Lors de l'évaluation des processus d'importation du Brésil, la Banque mondiale a déterminé que l'Argentine était l'économie à partir de laquelle le pays importait la valeur (prix multiplié par quantité) la plus élevée de pièces automobiles. S'agissant des exportations, la Banque a identifié les fèves de soja, classées au chapitre 12 de la nomenclature internationale des marchandises du

Système harmonisé (SH), comme le produit présentant le plus grand avantage comparatif (revenus d'exportation les plus élevés) et la Chine comme la première économie d'achat du produit.

Premier exercice

Procomex a reproduit l'enquête pour la première fois en 2016. Les opérateurs qui importent ou exportent les produits ciblés dans l'enquête de la Banque mondiale ont été invités à remplir le questionnaire utilisé par la Banque. Sur la base des réponses, Procomex a entrepris d'analyser en détail les processus de commerce extérieur et a relevé un nombre important de problèmes concernant la méthode, le questionnaire et la sélection des secteurs (produits) et des partenaires commerciaux effectuée par la Banque.

On notera qu'il a été difficile d'obtenir des informations auprès des opérateurs commerciaux. Bon nombre des entreprises qui ont été contactées lors de l'enquête ont refusé de répondre au questionnaire, considérant que ces informations étaient sensibles sur le plan commercial, même si la confidentialité des données était assurée. Pourtant, Procomex travaille depuis 2004 avec des entreprises et des organisations du secteur privé sur la modernisation des processus douaniers, en proposant au gouvernement des changements de procédures qui ont considérablement amélioré les délais des entreprises brésiliennes. Si, au fil des années, Procomex a développé un réseau de sociétés avec lesquelles elle collabore étroitement et a noué de solides relations de confiance, il a cependant fallu de nombreux appels pour les convaincre de participer à l'enquête et beaucoup de temps pour clarifier les questions posées afin d'obtenir un taux de réponses significatif.

Deuxième exercice

En 2017, Procomex a répété l'exercice avec deux de ses meilleurs professionnels qui ont travaillé à temps partiel sur trois mois. Plutôt que de se concentrer uniquement sur les produits, secteurs



et régions sélectionnés par la Banque mondiale, Procomex a décidé d'en introduire de nouveaux, jugés plus pertinents pour évaluer la facilité de faire des affaires au Brésil dans le secteur du commerce international. La méthode d'enquête proposée par la Banque a été suivie au pied de la lettre, mais avec un nouvel ensemble de données.

S'agissant des exportations, les résultats de l'enquête Procomex donnent à penser que le choix des secteurs (produits) de référence a un impact significatif sur les scores finals des pays. Dans le cas de l'Argentine, par exemple, la Banque mondiale a choisi d'utiliser le deuxième produit d'exportation du pays, à savoir les voitures (SH 87) – un produit industriel – plutôt que le premier, à savoir les résidus et déchets de l'industrie agro-alimentaire (SH 23) – un produit agricole. Ce choix à lui seul améliore la position de l'Argentine dans le classement.

S'agissant des importations, dans son étude sur le Brésil, la Banque mondiale utilise l'Argentine comme principal pays d'origine des marchandises de la position SH 87.08 au Brésil. Toutefois, ces dernières années, l'Allemagne a été le principal exportateur de pièces automobiles au Brésil, représentant environ 11 % des pièces importées au

Brésil et dépassant ainsi largement l'Argentine, qui est la cinquième économie d'origine des marchandises de la position SH 87.08 (8 % des importations brésiliennes). Autre problème : le moyen de transport utilisé comme référence dans l'enquête. Celle-ci s'est concentrée sur le port de Santos, alors que seulement 1 % des pièces automobiles importées d'Argentine ont transité par ce port. Pour obtenir une image précise du processus d'importation des pièces en provenance d'Argentine, l'enquête aurait dû se concentrer sur le transport routier passant la frontière avec l'Argentine à São Borja.

Dans tous les tests effectués, les résultats obtenus dans le cadre de cette étude donnent à penser que la position internationale du Brésil est sous-estimée dans les calculs de la Banque mondiale. Il apparaît que les pays d'origine et les moyens de transport utilisés sont deux éléments importants dont il faut tenir compte lorsque l'on essaie de calculer avec précision les délais et les coûts associés aux importations de pièces automobiles au Brésil. Les pays de référence choisis pour l'analyse sont également importants car ils définissent les modalités, les frontières et les pratiques différenciées de dédouanement, y compris les documents requis. En outre, en fonction du moyen

de transport et du point d'entrée, les agences frontalières concernées peuvent être différentes, tout comme les contrôles effectués.

Autres enseignements tirés

Les réponses obtenues par Procomex ont démontré que les entreprises font face à des réalités différentes, suivant leur localisation, le poste-frontière le plus emprunté, leur partenaire commercial et le produit échangé. En outre, les participants à l'enquête Procomex ont donné des réponses très différentes, et le niveau d'incohérence donne à penser qu'il faudrait s'interroger sur la clarté des questions que la Banque mondiale pose dans son questionnaire.

L'utilisation d'un seul et même questionnaire à l'échelle mondiale pose un certain nombre de difficultés, dont la question de la langue et la manière de garantir que les réponses soient comparables. Des questions

génériques, sans prise directe avec la réalité brésilienne, ont généré des interprétations ambiguës. De nombreux participants au sondage ont corrigé leurs réponses dès que les questions ont été clarifiées. Par exemple, il n'est pas évident de déterminer quand une activité a commencé ou s'est terminée, et certains répondants avaient des doutes sur la façon de calculer le temps consacré à chaque activité. Et comment calculer le temps nécessaire pour effectuer des activités simultanées ? La préparation des documents et les procédures aux frontières sont comptabilisées séparément, alors qu'elles peuvent avoir lieu simultanément, ce qui augmente le temps total consacré à l'opération dans son ensemble.

En outre, en demandant directement aux entreprises importatrices et exportatrices de répondre à l'enquête, au lieu d'interroger seulement les fournisseurs de services auxquels elles

ont recours, Procomex a pu obtenir de meilleures informations quant aux opérations, aux problèmes, aux délais et aux coûts liés aux importations et aux exportations brésiennes. En fait, une communication directe avec les entreprises conduit à une information de meilleure qualité.

Fort de l'expérience acquise au cours de ces deux exercices, le Procomex Alliance Institute recommande fortement aux autorités douanières de confier la réalisation d'une étude similaire à une organisation indépendante dans leur pays, comme une université ou un institut de recherche. Si elles décident de le faire, elles pourront bien entendu compter sur l'aide de Procomex.

En savoir +

http://www.procomex.org.br/relatorios_procomex

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 | 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

 Charles Sturt University

Une méthode pour mesurer la facilitation des échanges

Par Dr Etrew Grainger
et Dr Duncan R. Shaw

RÉCEMMENT RATIFIÉ EN février 2017, l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce¹ (OMC) est désormais en vigueur. Il s'agit d'une excellente nouvelle, la simplification des échanges commerciaux pouvant générer des retombées économiques positives. Mais une question reste en suspens : comment s'assurer que les pays, administrations et opérateurs joueront le jeu ? Nous sommes d'avis que la mise en place de mesures de facilitation des échanges est une bonne chose, mais que c'est bien de la qualité de la mise en œuvre que dépendront les avantages économiques. Ce dont nous avons besoin, dans l'état actuel des choses, c'est d'une méthode permettant de mesurer la qualité de la facilitation des échanges, et d'agir en conséquence.

Sans une solide méthode de mesure de la facilitation des échanges, il existe un risque réel que :

- les réformes se concentrent essentiellement sur les obligations définies dans l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (voir tableau n° 1 page 23), au risque de négliger d'autres pistes qui permettraient des avancées considérables (il s'agirait par

exemple d'améliorer les mécanismes d'interaction entre compagnies maritimes, entreprises de manutention et douanes, ou encore les aspects pratiques des paiements pour les services liés à l'inspection et la convivialité des systèmes électroniques auxiliaires) ;

- les priorités des réformes ne soient pas les bonnes et que les ressources, limitées, ne soient pas employées au mieux ;
- le manque d'appropriation ne fournisse une excuse facile, surtout lorsque les mesures de facilitation touchent plusieurs domaines administratifs et opérationnels.

État actuel des connaissances

Heureusement, nous ne partons pas de zéro. Plusieurs méthodes standard de mesure des performances ont déjà été mises au point. On trouve notamment :

- des méthodes d'évaluations globales d'un pays, telles que celle utilisée par la Banque mondiale pour élaborer son Indice de performance logistique et son classement *Doing Business*, ou encore celle basée sur les indicateurs de facilitation des échanges de l'Organisation de

coopération et de développement économiques (OCDE) ;

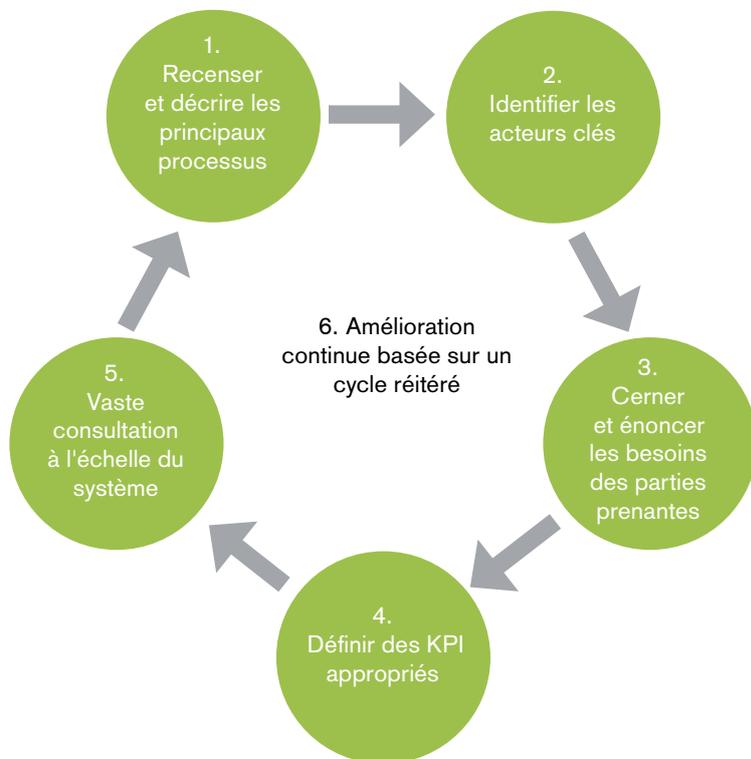
- des méthodes sectorielles au niveau d'un pays, telles que la méthode d'analyse des processus commerciaux de différents secteurs industriels développée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) des Nations Unies ;
- des méthodes centrées sur un « processus agence » spécifique, telles que celle de l'Étude de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises, destinées aux administrations des douanes.

Nous savons aussi que la gestion des performances est une science bien établie. Elle bénéficie d'une littérature bien fournie et est enseignée dans la plupart des écoles de commerce. Sans compter que l'expérience du secteur privé est riche d'enseignements. Une pratique très répandue est celle des *balanced score cards*, ou tableaux de bord, pour étayer la prise de décisions². Elle tient compte du fait que les parties prenantes, au sein de toute organisation, ont des besoins en informations différents. Il peut s'agir :

1 Entrée en vigueur de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, 22 février 2017 www.wto.org/french/news_f/news17_f/fac_31jan17_f.htm.

2 Kaplan R.S. et David P Norton, *The Balanced Scorecard-Measures That Drive Performance*, Harvard Business Review, 1992, p. 71-79

Figure 1 : Les étapes d'une mesure de la facilitation des échanges



- de se tourner vers l'extérieur, par exemple de présenter des rapports à des investisseurs ;
- de se tourner vers l'intérieur, comme lorsque l'on examine les opérations ;
- d'être orienté clients, par exemple lors de l'évaluation du potentiel d'un marché ;
- de se centrer sur l'innovation et l'apprentissage, par exemple de s'inspirer des pratiques d'autres acteurs, ou de développer de nouvelles technologies.

Chacune de ces démarches s'appuie sur des mesures qualitatives et quantitatives – les « indicateurs de performance clés », ou KPI. Deux grands objectifs sont visés ici : le premier consiste à suivre les performances et à déterminer les responsabilités. Le second consiste à communiquer les objectifs et les aspirations. Dans le contexte de

la facilitation des échanges, il est également possible de définir des KPI qui couvrent de préférence l'ensemble du système commercial international, et qui se différencient des KPI purement internes déjà utilisés par certaines administrations douanières et autres³.

Mesurer la facilitation des échanges

Nous proposons six étapes qui se fondent sur les critères jugés importants par les différents acteurs des principaux processus de transaction entre entreprises et pouvoirs publics. Si les principaux acteurs sont satisfaits, alors les processus se déroulent sans heurt.

Étape n° 1 : recenser et décrire les principaux processus. Heureusement, beaucoup de choses ont été faites dans ce domaine. Le modèle de référence de la chaîne d'approvisionnement établi par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe⁴ en est un exemple, mais il existe de nombreux autres modèles.

Étape n° 2 : décrire les différentes parties prenantes et leurs opérations tout au long de la chaîne d'approvisionnement, de l'achat au paiement, en passant par l'expédition. Parmi les acteurs du secteur privé, citons : les négociants, tels que les importateurs, les exportateurs et leurs agents (petits ou grands, chevronnés ou débutants) ; les intermédiaires, ceux qui proposent un transport ou des services liés au transport, de l'expédition au financement et aux assurances ; et les propriétaires et exploitants d'installations et infrastructures commerciales, depuis les ports jusqu'aux sociétés offrant des services informatiques relatifs aux échanges. Les acteurs publics incluent les agences douanières et non douanières, les responsables de l'élaboration des politiques et les organismes d'exécution, de même que les organismes nationaux et ceux des pays partenaires.

Étape n° 3 : cerner les besoins des parties prenantes. Ces besoins sont subjectifs. Ils seront donc différents pour chaque type de partie prenante. Par exemple, le « juste-à-temps » sera peut-être une question de rapidité pour certains, mais davantage de fiabilité pour beaucoup d'autres (absence de retards).

Étape n° 4 : définir des KPI appropriés, en tenant compte du fait que ceux-ci aussi seront diversifiés et dépendront des exigences propres de l'entreprise ou de l'organisation, de leur secteur d'activité, des dispositifs de la chaîne d'approvisionnement et des capacités des différents acteurs.

Étape n° 5 : se consulter et partager les expériences, y compris les données relatives aux KPI, puis analyser ces données en vue de définir la politique à suivre. Cette démarche permettra en outre de faire le bilan des étapes précédentes, de repérer les inefficiences susceptibles de nuire aux performances et de mettre en évidence les possibilités d'amélioration.

Étape n° 6 : s'efforcer de s'améliorer constamment, de manière à vérifier

3 Cantens, T., R. Ireland, et G. Raball, Reform by Numbers, 2012

4 CEE-ONU, Modèle de référence de la chaîne d'approvisionnement internationale (ISCRM), 2012 <http://tfig.unecce.org/FR/contents/ISCRM.htm>

Tableau 1 : Mesures de facilitation des échanges prévues par l'Accord de l'OMC, répertoriées par article

Art. 1	Publication et disponibilité des renseignements
Art. 2	Possibilité de présenter des observations, renseignements avant l'entrée en vigueur et consultations
Art. 3	Décisions anticipées
Art. 4	Procédures de recours ou de réexamen
Art. 5	Autres mesures visant à renforcer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence
Art. 6	Disciplines concernant les redevances et impositions imposées à l'importation et à l'exportation ou à l'occasion de l'importation et de l'exportation, et les pénalités
Art. 7	Mainlevée et dédouanement des marchandises
Art. 8	Coopération entre les organismes présents aux frontières
Art. 9	Mouvement des marchandises destinées à l'importation sous contrôle douanier
Art. 10	Formalités se rapportant à l'importation, à l'exportation et au transit
Art. 11	Liberté de transit
Art. 12	Coopération douanière
Art. 23	Dispositions institutionnelles

À propos des auteurs

le Dr Andrew Grainger est un expert de la facilitation des échanges qui nourrit un grand intérêt universitaire pour cette question. Le Dr Duncan R Shaw est un scientifique spécialiste de la qualité des données qui possède une longue expérience dans le secteur privé et le secteur universitaire. Nombre de leurs publications sont accessibles gratuitement par Google Scholar à l'adresse <https://scholar.google.co.uk>. Les idées défendues dans le présent article ont été exposées pour la première fois en 2017 à la Conférence Picard de l'OMD qui s'est tenue en Tunisie. Les auteurs se réjouissent de recevoir vos commentaires et suggestions. Vous trouverez leurs adresses électroniques en fin d'article.

l'utilité des KPI et, le cas échéant, d'apporter des corrections.

Un nouvel espace pour le partage intelligent des données

Une autre raison de suivre la stratégie ci-dessus est que nous disposons des technologies et que les données sont déjà collectées. Les agences douanières et la communauté de la facilitation des échanges sont conscientes du potentiel des pipelines de données. Elles savent que toutes les données nécessaires aux objectifs réglementaires sont capturées dans les systèmes commerciaux bien avant d'être envoyées aux agences gouvernementales⁵.

Mais ce n'est pas tout. Pratiquement chaque opération effectuée génère une trace électronique. Le défi consiste à établir quand, et à quelles conditions, il est judicieux d'exploiter ces informations. Quand, et à quelles conditions, les propriétaires de ces données seront-ils disposés à les partager ? Et comment déterminer qui possède quelle information ? Il y a de nombreuses façons d'utiliser des données générées pour mesurer les performances. Il nous faut juste

commencer à voir ensemble ce qui est disponible, et à qui ces données pourraient être utiles.

Tremplin

Avant de pouvoir utiliser toutes les données générées par les différents acteurs en vue de faciliter les échanges, il nous faut aussi apprendre comment partager ces données entre parties prenantes. Une première approche pourrait être de créer un répertoire de jeux de données en lien avec la facilitation des échanges. Une sorte d'« annuaire », un endroit où l'on pourrait rechercher qui détient des informations liées aux performances de tel ou tel indicateur, qui possède les informations dont vous avez besoin pour effectuer vos opérations de manière plus fluide, et repérer les pierres d'achoppement. Il arrive qu'un transitaire ait une idée plus claire des performances d'une administration que cette administration elle-même. Notre question est donc la suivante : que faut-il faire pour pouvoir partager ces informations de manière judicieuse au jour le jour ?

Nous aurons besoin d'un soutien institutionnel, émanant par exemple des

comités nationaux pour la facilitation du commerce, des groupes consultatifs douaniers et des groupes d'utilisateurs portuaires. En s'appuyant sur les informations dont ils disposent, nous pourrions définir des KPI et en assurer le suivi.

Rien ne doit être parfait d'emblée, mais nous estimons qu'il y a ici matière à recherches. Et, en tant que chercheurs, nous serions heureux de mener des études pilotes subventionnées, peut-être ciblées sur un secteur en particulier, ou sur l'ensemble d'une filière commerciale spécifique. Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues !

En savoir +

grainger@tradefacilitation.co.uk
duncan.shaw@nottingham.ac.uk

5 Hesketh, D., Seamless electronic data and logistics pipelines shift focus from import declarations to start of commercial transaction, World Customs Journal, 2009, p. 27-32



Vers un service international de transport ferroviaire du courrier postal efficace

Par Bilal Ahmad Khan,

GESTIONNAIRE DE PROGRAMME DOUANES ET TRANSPORTS,
BUREAU INTERNATIONAL DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Bien que le transport ferroviaire de marchandises puisse se révéler une solution plus rapide et moins onéreuse que le transport maritime et aérien, il reste très peu utilisé. Pour développer le transport ferroviaire des envois postaux, l'Union postale universelle (UPU) a mis sur pied un groupe de travail et entrepris plusieurs projets pilotes afin de mieux comprendre comment améliorer les performances du transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe, et renforcer son utilisation par les expéditeurs.

La Chine est le principal pays d'origine des marchandises importées dans l'Union européenne (UE) et elle est actuellement l'un de ses marchés d'exportation à la croissance la plus rapide. Quelque 90 % des envois de fret entre la Chine et l'Europe sont aujourd'hui transportés par mer – un voyage qui dure environ 40 jours. Le fret aérien représente environ 9 % des envois et prend un seul jour. Bien qu'il puisse potentiellement offrir de gros avantages, la part du fret ferroviaire reste tout juste sous la barre d'1 % du volume total, et le transport prend environ 15 jours.

Les principaux facteurs pris en compte par les expéditeurs lorsqu'ils font leur choix parmi les différents modes de transport disponibles sont la fiabilité, la fréquence, la flexibilité, l'orientation client, la durée du transport et le prix.

Au vu de la croissance des envois postaux acheminés entre la Chine et l'Europe (notamment en raison du succès du commerce électronique) et des avantages potentiels qu'offre le transport ferroviaire, l'UPU a mis sur pied un groupe de travail afin de mieux comprendre comment améliorer le transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe, et augmenter son utilisation par les expéditeurs.

Groupe de travail

Le mandat de l'UPU est défini plus précisément dans la Stratégie postale mondiale d'Istanbul (le plan stratégique de l'Organisation pour la période 2017-2020) : il s'agit d'élaborer des procédures détaillées pour l'échange international des envois postaux par voie ferroviaire. Pour ce faire, l'UPU a mis sur pied un mécanisme de consultation avec les organisations ferroviaires internationales pertinentes et l'OMD, et organise avec ces mêmes partenaires des séminaires dans le but d'identifier et de diffuser les meilleures pratiques.

Parmi les organisations ferroviaires pertinentes figurent :

- le Comité international des transports ferroviaires (CIT), une association de quelque 216 entreprises ferroviaires et transporteurs de passagers et/ou de fret qui fournissent des services internationaux ;
- le Conseil de coordination du transport transsibérien (CCTT), une association dont l'objectif principal consiste à promouvoir l'utilisation de la route transsibérienne ;
- l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), à l'origine de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), qui contient les Règles uniformes relatives au contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et dont les membres sont principalement des pays européens ;

- l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), regroupant des pays d'Europe de l'Est et qui a conçu l'Accord sur le transport international de marchandises par chemin de fer (SMGS) et l'Accord sur le transport international de voyageurs (SMPS).

Les travaux relatifs au projet ferroviaire postal ont débuté en juillet 2015. Initialement, une équipe de projet a été constituée, puis, en mars 2017, un groupe de travail chargé du transport ferroviaire d'envois postaux a été mis sur pied. Il comprend :

- des opérateurs postaux du Conseil d'exploitation postale de l'UPU (CEP), à savoir l'âme technique et opérationnelle de l'UPU – Chine, France, Allemagne, Pologne et Fédération de Russie ;
- des opérateurs postaux ayant un statut d'observateur au CEP – Belarus et Kazakhstan ;
- des administrations douanières nationales – Chine, Allemagne et Pologne ;
- des parties prenantes externes – l'OMD, la Commission européenne et les organisations ferroviaires susmentionnées.

Le rôle du groupe de travail est d'étudier des pistes pour harmoniser et simplifier les réglementations, normes et formalités postales, douanières et ferroviaires. Ceci suppose notamment de se pencher sur les solutions permettant d'augmenter les échanges de données préalables électroniques et d'améliorer ainsi la sécurité grâce à une gestion efficace des risques.

Bilan des travaux réalisés à ce jour

À ce jour, le groupe de travail a organisé 35 projets pilotes de transport ferroviaire d'envois postaux acheminés de Chine en Europe par différents itinéraires, sous deux régimes douaniers : l'Union douanière de l'Union eurasiatique et le code des douanes de l'Union européenne.

La majorité des projets pilotes ont été conduits sur des trains de marchandises, mais certains ont également été menés sur des trains de voyageurs. De plus, certains de ces projets prévoyaient un transport multimodal (ferroviaire, aérien, maritime et routier). Dans la majorité des projets, la Chine était le pays d'origine des marchandises transportées. Dans un avenir proche, la Poste chinoise, en consultation avec la Douane chinoise, organisera des projets pilotes pour les envois à destination de la Chine.

Au cours de ces projets, les opérateurs désignés (aussi appelés opérateurs postaux) ont échangé des données électroniques via le format de messages normalisé de l'UPU afin d'assurer le suivi des envois. Ces messages n'ont pas été transmis aux administrations douanières, mais cela est envisagé dans le futur. La Douane chinoise a également apposé des scellés électroniques sur les trains concernés.

Les opérateurs postaux ont transmis les données relatives aux envois électroniquement à l'entreprise de transport à l'aide du bordereau de livraison de l'UPU requis pour le « courrier de surface » CN 37 et, lorsqu'il était question de lettres, à l'aide de l'étiquette de récipient CN 34. Les colis nécessitent eux l'utilisation de l'étiquette CP 83. Le recours à ces bordereaux de livraison et étiquettes de récipient sont très importants car ils définissent un envoi comme étant un envoi postal, plutôt que comme du fret ou des marchandises.

À des fins douanières, deux types de « lettres de voiture communes pour le transport ferroviaire international », conçus l'un en vertu des Règles uniformes COTIF concernant le contrat de transport international ferroviaire de marchandises (COM) et l'autre en vertu de l'Accord de l'OSJD sur le transport international ferroviaire de marchandises (SMGS), ont été utilisés. Ces documents sont encore présentés sur support papier. Quant aux projets pilotes conduits sur des trains de voyageurs, un document

ferroviaire intitulé « Billet pour train de voyageurs » a été utilisé.

Voie à suivre

Le groupe de travail planche actuellement sur des solutions possibles aux problèmes de transit rencontrés au cours des projets pilotes.

Il est arrivé par exemple que l'opérateur postal d'un pays de l'UE ne présente pas le bordereau de livraison CN 37 à l'administration douanière. L'envoi a alors été traité comme une cargaison générale et la procédure de transit externe T1 a été appliquée.

De plus, dans l'UE, lorsque des marchandises non communautaires sont expédiées par voie postale (y compris sous la forme de colis) d'un point à un autre du territoire douanier de l'Union, l'envoi et les documents l'accompagnant doivent porter une étiquette jaune. L'opérateur postal d'un pays de transit qui appose ces vignettes reste responsable des marchandises postales jusqu'au moment où celles-ci parviennent à un autre bureau d'échange ou au bureau de destination. La question de savoir si l'opérateur postal d'origine serait tenu d'effectuer des paiements à l'opérateur postal de transit pour l'apposition de ces vignettes est à l'examen.

Les membres du groupe de travail préparent également des « lignes directrices pour la mise en place d'un service de transport ferroviaire postal » précisant toutes les procédures à suivre de l'origine à la destination, y compris en transit. Ces lignes directrices, qui ne seront pas de nature contraignante, pourraient servir de modèle pour les opérateurs désignés et les compagnies ferroviaires dans d'autres régions du monde.

Avantages potentiels

Le transport d'envois postaux par train comporte de nombreux avantages potentiels.

Il pourrait être économique. Les opérateurs postaux disposeraient d'un mode de transport moins coûteux et seraient en mesure d'envoyer et de retourner des marchandises de manière

plus économique (par rail plutôt que par avion). La réduction des coûts de transport profiterait également aux entreprises, et surtout aux micro, petites et moyennes entreprises (MPME). Par exemple, l'un des gros clients de la poste chinoise souhaiterait livrer son produit dans un délai de 25 à 28 jours « de bout en bout », ce qui serait possible par voie ferroviaire si le processus de transport ferroviaire devenait fluide et stable.

En outre, le transport ferroviaire a le potentiel d'être plus rapide et plus fiable que les autres moyens de transport. Il offre la possibilité de transporter de gros volumes d'envois postaux difficiles à transporter par voie aérienne, ainsi que des articles qui ne peuvent être acheminés par avion pour des raisons de sécurité et de sûreté, comme les articles contenant des piles au plomb-zinc. En termes de sécurité, des solutions d'identification par radiofréquence (RFID) seront appliquées aux articles, ce qui permettra d'en assurer le suivi et la traçabilité de bout en bout, pour le bénéfice de toutes les parties prenantes.

Qui plus est, l'acheminement de courrier postal par voie ferroviaire est bon pour l'environnement, et cet aspect est important pour l'UPU. Il a d'ailleurs été ancré dans la Stratégie postale mondiale d'Istanbul adoptée en 2016. Acheminer le courrier par chemin de fer produit moins d'émissions de carburant et de carbone que l'avion, même lorsque les opérateurs postaux combinent transport aérien et transport de surface, une méthode appelée « service aérien lent » ou SAL (le courrier est transporté par voie aérienne du pays d'origine jusqu'au bureau d'échange, puis en surface du bureau d'échange au point de livraison dans le pays de destination). En ce sens, le projet ferroviaire postal de l'UPU s'inscrit dans la logique du Programme de développement durable à l'horizon 2030, adopté par les chefs d'État et de gouvernement et les hauts représentants au siège des Nations Unies à New York en septembre 2015 et fixant de nouveaux objectifs mondiaux de développement durable.

En savoir +
info@upu.int



L'expérience pilote de circuit vert entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande pour le courrier international

Par le Ministère de l'intérieur australien et le Service douanier de Nouvelle-Zélande

L'Australie et la Nouvelle-Zélande se sont lancées dans une expérience de mise à l'essai d'un nouveau régime de dédouanement afin de contribuer à gérer les énormes volumes de colis internationaux passant entre les deux pays et générés par le commerce électronique. Le présent article se penche sur cette initiative, ses objectifs, la façon dont elle a été menée, les résultats, les enseignements tirés et les prochaines étapes.

Au cours des dernières années, le courrier international a augmenté de façon sensible et l'essor du commerce électronique au niveau international a abouti à une hausse sans précédent du nombre de colis de faible valeur. Les volumes de courrier depuis l'Australie vers la Nouvelle-Zélande ont notamment augmenté de 74 % entre 2015/2016 et 2016/2017 et de 25 % depuis la Nouvelle-Zélande vers l'Australie pour la même période. Les projections montrent que ces volumes continueront de s'accroître au cours des cinq prochaines années.

L'évolution la plus importante concernant la gestion du courrier international ces dernières années est l'émergence des renseignements électroniques préalable pour ce type de courrier. L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont conscientes que la disponibilité des données postales change la donne pour les administrations douanières et leur offre l'opportunité d'améliorer leur démarche en matière de contrôle puisque, une fois l'infrastructure informatique en place, une analyse des données selon des profils de risque sera réalisable. Le ciblage des colis postaux sera effectué avant l'arrivée dans les centres de distribution du courrier international et, ainsi, ces derniers pourront être identifiés et contrôlés à leur arrivée.

Une « expérience pilote de circuit vert pour le courrier international dans le cadre du commerce électronique » entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande a été entreprise afin de tester comment nous pouvions tirer parti de l'utilisation des données postales aux fins de l'évaluation des risques, du ciblage et du dédouanement à la frontière et ce qu'il nous fallait faire pour refondre nos processus opérationnels dans nos centres de distribution du courrier international afin d'intégrer l'utilisation de ce type de données.



© Australian Department of Home Affairs

les antécédents en matière de conformité et les fichiers de renseignement, afin de s'assurer qu'il n'y ait pas de résultats défavorables concernant l'une ou l'autre des sociétés prises en compte.

De simples profils ont ensuite été mis au point pour les services des frontières, spécifiquement pour les douanes et les services de biosécurité, sur la base de mots-clés. Nous avons également inclus un « profil recettes » et un « profil d'échantillonnage » pour sélectionner un colis sur dix.

Les formats de message électronique standard de l'Union postale universelle (UPU) ont été utilisés et nos experts informatiques des deux côtés ont testé l'envoi et la réception des messages. Par ailleurs, deux rapports journaliers ont été conçus et générés : un rapport postal standard et un rapport service frontalier qui répertoriait les profils des colis ciblés.

La Poste d'Australie et la Poste de Nouvelle-Zélande ont défini un mécanisme permettant de distinguer au mieux les colis postaux « circuit vert » envoyés par les commerçants en ligne choisis afin de les reconnaître facilement au centre de répartition du courrier de destination. Les nouveaux procédés ont été mis à l'épreuve dans les centres de distribution du courrier international de Melbourne et d'Auckland et les fonctionnaires participant au pilote ont été dûment informés au préalable.

Durant la période d'essai, le processus de dédouanement s'est articulé comme suit :

1. Les données standard sur les envois postaux de l'UPU étaient générées par le vendeur en ligne et les données étaient échangées entre les opérateurs postaux en utilisant les formats de messagerie informatique standard, puis communiquées aux services aux frontières.
2. Les services aux frontières procédaient ensuite à l'évaluation des risques douaniers et biosécuritaires sur la base de simples profils fondés sur des mots-clés et d'un « profil axé recettes » et, en Australie, un colis sur dix était aléatoirement contrôlé.

Objectifs du pilote « Circuit vert »

L'objectif de l'expérience pilote était de mettre à l'essai les processus afin de mieux réguler le mouvement de marchandises à faible risque envoyées par courrier international entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et de tester l'utilisation des données concernant un envoi postal avant l'arrivée aux fins de l'évaluation des risques et du ciblage du courrier.

Pour des nations insulaires comme les nôtres, la protection des ressources naturelles et du secteur agricole vis-à-vis de menaces à la biosécurité est capitale. Chaque jour, les douaniers travaillent en étroite collaboration avec leurs collègues chargés de la biosécurité dans les centres de répartition du courrier international. Dans le cadre de l'expérience pilote, nous avons donc tout naturellement travaillé en partenariat avec les services chargés de la biosécurité ainsi qu'avec les administrations postales, et ce, tant dans la planification que dans la conduite de l'expérience.

Les services suivants ont participé à l'essai :

- le Ministère australien de l'intérieur, qui comprend les Forces frontalières australiennes qui assurent les fonctions douanières en Australie ;
- le Ministère australien de l'agriculture et des ressources aquatiques ;
- la Poste d'Australie ;

- le Service douanier de Nouvelle-Zélande ;
- le ministère des Industries primaires de Nouvelle-Zélande ;
- la Poste de Nouvelle-Zélande.

La phase de test des procédures spécialement prévues aux effets du pilote a été menée pendant deux semaines en septembre 2017. L'expérience, qui, rappelons-le, visait à utiliser les données sur le courrier en temps réel aux fins du ciblage et de l'identification de colis postaux qui puissent intéresser les agences aux frontières, est la première du genre pour nos deux pays.

Procédure de dédouanement « Circuit vert »

Compte tenu du fait que l'Australie et la Nouvelle-Zélande allaient avoir accès aux données postales au niveau de l'envoi pour la première fois et que, pour la première fois aussi, elles allaient les utiliser en temps réel, nous avons volontairement planifié le pilote selon des paramètres aussi simples que possibles.

Nous avons demandé à nos administrations postales de nous suggérer les marchands en ligne les plus indiqués pour participer à l'expérience pilote. Nous devons, en effet, pouvoir compter sur des opérateurs en ligne faisant du commerce de produits à faible risque mais envoyant aussi des volumes adéquats de colis postaux durant la période d'essai. Les douanes et les services de la biosécurité ont vérifié

3. Un message de statut (rétention/dédouanement) pour chaque colis postal était alors renvoyé aux opérateurs postaux.
 4. Les opérateurs postaux marquaient les colis « circuit vert » à la source afin que les colis puissent être facilement reconnus au centre de répartition du courrier de destination.
 5. Au centre postal de réception, un scannage du code-barres donnait accès aux messages de statut, permettant aux opérateurs postaux d'identifier les colis soumis à une consigne de rétention à la frontière.
 6. Les fonctionnaires des services aux frontières inspectaient les colis postaux ayant le statut de rétention et faisaient un recoupage avec les informations contenues dans les rapports journaliers les concernant (les régimes d'inspection standard aux frontières s'appliquant pleinement à partir de ce moment-là).
- des colis sans données ont été identifiés et ont reçu automatiquement le statut de rétention.

Dans l'intégralité des cas, les données postales ont été mises à la disposition des services aux frontières au moins six heures avant l'arrivée au pays de destination. Les six heures disponibles pour entreprendre une évaluation des risques et un ciblage avant l'arrivée seront extrêmement utiles à l'avenir, au fur et à mesure que nos capacités de profilage deviendront plus sophistiquées, nous permettant d'entreprendre une évaluation plus poussée des risques.

Les services participants s'attendaient à ce qu'un petit nombre des colis arrivent sans donnée. La situation s'est effectivement produite et les garde-fous mis en place par les systèmes postaux afin de permettre l'identification de colis sans donnée aux fins du contrôle frontalier ont fonctionné dans tous les cas. Ce résultat a été déterminant pour garantir que les colis postaux sans donnée soient reconnaissables afin de pouvoir procéder à une évaluation des risques manuelle, le cas échéant, et éviter que ces colis ne contournent les procédures aux frontières.

Enseignements tirés

Dans l'ensemble, l'expérience a été couronnée de succès. Elle a montré que l'utilisation de données électroniques préalables pour le courrier international constitue l'une des principales stratégies qui nous aidera à relever les défis croissants qui se présentent dans l'environnement postal. L'expérience a également été l'occasion pour les services participants de mieux comprendre la nature du commerce électronique entre les deux pays ainsi que les priorités et les procédures des opérateurs postaux, des douanes et des services chargés de la biosécurité en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Elle a montré que les deux pays ont tout à gagner d'un modèle de type « circuit vert » plus évolué et mis en place de manière permanente. Les avantages sont nombreux, allant de la facilitation des échanges et d'une économie de ressources pour les postes, à la possibilité

de rediriger les ressources des services aux frontières et des agences chargées de la biosécurité vers les cibles à haut risque.

L'expérience pilote a été menée dans un environnement créé spécialement à cet effet et les participants sont conscients qu'il faudra approfondir les travaux s'ils veulent atteindre les mêmes résultats dans des conditions opérationnelles réelles. Il conviendra notamment d'élargir les fonctionnalités informatiques de façon permanente afin de traiter les données postales tant en Australie qu'en Nouvelle-Zélande. En outre, l'expérience a mis en lumière l'impact que l'utilisation de données postales aura sur les processus opérationnels futurs des douanes et des services de la biosécurité et les deux pays reconnaissent que les procédures douanières et biosécuritaires devront faire l'objet d'une refonte afin de pouvoir y intégrer les données sur le courrier.

De plus, le pilote a également montré que le recours aux données postales est très utile pour détecter les menaces au titre des douanes et de la biosécurité. La pratique actuelle se fonde avant tout sur des indicateurs de risque généraux et, dans les centres de distribution du courrier international, nous avons recours aux rayons X, aux chiens renifleurs et aux technologies de détection de traces, et comptons sur l'expérience des fonctionnaires en service et sur les vérifications matérielles. L'utilisation de données postales avant l'arrivée vient renforcer ces dispositifs en apportant une strate supplémentaire fort utile de contrôle.

Et maintenant ?

Fortes du succès de l'expérience pilote, l'Australie et la Nouvelle-Zélande poursuivent leurs travaux de partenariat afin de fluidifier le commerce électronique par la poste. En 2018, les deux pays s'attèleront à la tâche de développer des capacités informatiques permanentes pour recevoir et utiliser les données postales et se concentreront sur la refonte des processus opérationnels pour pouvoir intégrer ce type de données.

En savoir +

www.homeaffairs.gov.au
www.customs.govt.nz

Résultats

Tous les services ont analysé les données et ont recueilli les observations et les réactions de leur personnel durant l'expérience pilote, qui ont ensuite été disséminées parmi les services participants. Les six services ont convenu que l'expérience avait répondu à toutes leurs attentes ! Elle a montré qu'il était possible d'assurer le mouvement de colis postaux à travers tout le circuit vert et d'identifier les colis ayant un statut de rétention au centre de répartition de destination.

Quatre grands objectifs ont été atteints :

- les données postales ont été échangées entre administrations postales ;
- les données ont été mises à disposition des services aux frontières avant l'arrivée des colis au pays de destination ;
- les colis postaux avec données et faisant l'objet d'un message de rétention ont été reconnus et présentés aux services aux frontières ;

Lutter contre la surévaluation : l'expérience du Malawi

Par Frank Kalizinje,

ANALYSTE ET CHERCHEUR EN VEILLE STRATÉGIQUE,
DÉPARTEMENT DE LA DOUANE, AUTORITÉ FISCALE
DU MALAWI

LE BLANCHIMENT D'ARGENT sous le couvert d'opérations commerciales est défini par le Groupe d'action financière (GAFI) comme le processus qui consiste à déguiser les produits de la criminalité pour les introduire dans l'économie formelle en recourant aux transactions commerciales, dans une tentative de légitimer leurs origines illicites. Dans la pratique, cela se traduit notamment par le recours à de fausses déclarations de prix, de quantité ou de qualité lors des opérations d'importation et/ou d'exportation.

Au Malawi, l'Agence de renseignement financier cite le blanchiment d'argent sous le couvert d'opérations commerciales comme la source principale des flux financiers illicites (FFI) sortant du pays. La Douane du Malawi a, par conséquent, un rôle important à jouer dans la lutte contre les FFI puisqu'elle est à même de détecter les anomalies commerciales qui peuvent cacher des flux financiers sortant du pays vers un pays étranger par le biais d'une sous-évaluation des exportations et d'une surévaluation des importations.

Dans le présent article, je me concentrerai sur la surévaluation des importations. Ce type de fraude ne reçoit pas autant d'attention que la sous-évaluation des exportations, qui a un plus grand impact sur les contrôles des douanes et des institutions financières des pays en développement à cause de ses implications sur les recettes et sur les réserves de change officielles. La surévaluation des importations

a pourtant, elle aussi, un impact sur ces réserves puisque la capacité d'importation d'un pays est limitée par les réserves de change qu'il tire de ses exportations, ou de ce que l'on appelle la « balance courante », à moins qu'il ne choisisse de financer son déficit par des emprunts, comme le font souvent certains.

L'attention moindre portée à la surévaluation dans notre pays est due au fait que le Malawi, en tant que pays moins avancé (PMA), dépend fortement des recettes douanières comme source de revenus pour l'État, ces dernières représentant à peu près un tiers du montant total des recettes fiscales. Lorsque les marchandises sont surévaluées, la charge fiscale sur l'importateur est élevée, tout comme le montant des droits et taxes qui sont perçus et versés ensuite dans les caisses de l'État.

Dans le cadre d'une étude que j'ai menée, j'ai procédé à une analyse miroir pour détecter les fraudes et autres délits potentiels concernant les transactions portant sur différents produits échangés entre le Malawi et ses plus grands partenaires commerciaux en Afrique orientale et australe en 2015. J'ai découvert plusieurs cas de surévaluation qui montrent qu'à travers ces pratiques, des opérateurs peu scrupuleux sont susceptibles de tirer parti du manque de rigueur dans les contrôles pour transférer des capitaux vers l'étranger.

Surévaluation

Par définition, la surévaluation ou la surfacturation consiste à gonfler délibérément et de façon frauduleuse les

prix des marchandises et elle se fonde sur une collusion entre l'importateur et l'exportateur. Une fois que les marchandises ont été importées avec succès, l'exportateur/fournisseur reverse le montant excédentaire à un complice sous une autre forme, par exemple, en espèces ou sous le couvert d'autres avantages. L'objectif ultime de la surévaluation des importations est de déplacer des fonds du pays d'importation ou, en d'autres termes, de faciliter la fuite de capitaux, fuite qui regroupe plus généralement trois types de délits : la fraude douanière et fiscale (subventions à l'exportation), l'évasion fiscale sur le revenu et le blanchiment d'argent.

Prenons un simple exemple : un fournisseur X d'un pays A dépense un million de dollars des États-Unis pour acheter des lames de rasoir à cinq cents la pièce ; il exporte 20 millions de lames vers le Malawi, où elles sont importées par un importateur Y au prix unitaire de 30 cents. Le coût total de l'envoi s'élève à six millions de dollars, qui sont payés





par l'importateur, déplaçant ainsi cinq millions de dollars depuis le Malawi vers l'étranger en une seule transaction.

Il est difficile de détecter la surévaluation, d'en remonter la filière et de lancer des poursuites judiciaires contre qui de droit parce qu'il faut pouvoir mettre la main sur des documents commerciaux plus complexes et la collusion entre les commerçants complique encore les choses. Toutefois, il existe plusieurs façons d'identifier les transactions à risque, qui consistent, par exemple, à :

- mener une analyse miroir, c'est-à-dire comparer les données nationales et les données des pays étrangers sur les importations et les exportations pour détecter les différences entre les prix unitaires, les valeurs commerciales et le poids ;
- entreprendre une analyse du prix unitaire afin de comparer le prix unitaire moyen d'un produit spécifique et répertorier les opérateurs qui importent ces

produits à un prix substantiellement supérieur ou inférieur à celui du marché mondial ;

- analyser les renseignements financiers pour déterminer qui sont les parties impliquées dans ces transactions ainsi que les tierces parties potentielles ;
- rechercher les incohérences dans les transactions commerciales, par exemple entre le type et la taille du produit importé et l'activité commerciale habituelle de l'importateur.

Efforts consentis

L'Agence de renseignement financier reconnaît que le risque de fraude à la surévaluation est grand dans le pays, privant le Malawi de capitaux importants et, partant, de recettes potentielles significatives puisque les capitaux ainsi externalisés auraient pu générer des bénéfices qui auraient pu être imposés au Malawi. Ainsi, la Douane du Malawi a déployé une série de mesures pour lutter

contre la fraude et les FFI en s'attaquant à la surévaluation.

Contrôle de l'évaluation

Dans la lignée des « Directives pratiques en matière de contrôle de l'évaluation », outil contenu dans le Dossier Recettes de l'OMD, l'Unité de l'évaluation de la Douane malawienne a mis au point un module de contrôle de l'évaluation dans son système douanier afin de détecter les transactions où la valeur déclarée peut sembler suspecte. Le Système douanier automatisé SYDONIA World a été amélioré et une base de données en matière d'évaluation y a été intégrée. Cette dernière répertorie un code de spécification tarifaire pour chaque marque de produit pour lequel une valeur maximale et minimale est fixée. La base de données est utilisée uniquement comme outil d'évaluation des risques et est régulièrement mise à jour. Elle est intégrée au module de gestion des risques de SYDONIA qui repère automatiquement les transactions problématiques durant le processus de dédouanement.

La mise en service de la base de données en matière d'évaluation en 2016 coïncide avec une augmentation sans précédent du recouvrement des recettes pour l'exercice 2016/2017, pour lequel les objectifs ont été dépassés de quelque 15 %. L'utilisation de la base comme outil d'évaluation des risques s'est révélée être un succès. À titre d'exemple, le système a pu détecter un cas où l'exportateur avait présenté de faux documents douaniers à une banque afin de transférer des fonds vers l'étranger.

Coopération interservices

En 2007, le gouvernement du Malawi a créé l'Agence de renseignement financier qui se charge de repérer les produits des activités illicites et de lutter contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme. L'Agence travaille avec d'autres services comme le Bureau anti-corruption, le Bureau du Procureur public, l'Unité de police en charge de l'évasion fiscale et de la fraude, le Service national du renseignement et, surtout, l'Autorité fiscale du Malawi.

Pendant longtemps, il a été difficile pour l'Autorité fiscale d'ouvrir des enquêtes sur les suspicions de délit en lien avec le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme car elle ne pouvait pas compter sur un soutien interservices et ne disposait pas du mandat légal pour entamer des poursuites judiciaires. Aujourd'hui, elle ne peut toujours pas enquêter directement sur les affaires de surévaluation, du fait que les implications en matière de recettes ne sont pas directes, mais la coordination interservices comble cette lacune.

Dans un effort pour garantir la cohérence dans la démarche adoptée par les différentes entités ainsi qu'une coordination plus efficace et effective dans la lutte contre les FFI, l'Autorité fiscale a l'intention de conclure un protocole d'accord avec la Banque centrale du Malawi, avec l'Agence de renseignement financier ainsi qu'avec le Bureau anti-corruption. Les PDA devraient être prêts pour leur signature et leur entrée en vigueur en 2018. La coordination couvrira notamment les enquêtes et les poursuites conjointes ainsi qu'un échange continu d'informations et de renseignements entre les services.

Analyse miroir et analyse des données

La gestion des risques est au cœur de toutes les activités douanières. Il est donc impératif que les douanes renforcent leur capacité à utiliser les énormes volumes de données qu'elles recueillent au quotidien. L'étude du Malawi fondée sur l'analyse miroir que j'ai menée constitue un très bon point de départ pour s'assurer que les opérations douanières soient motivées par l'analyse des risques et le renseignement et pour que la Douane malawite tire parti du pouvoir des données dans ses activités. Un des principaux résultats de l'étude a été l'élaboration d'un plan de contrôle de la fraude, qui aidera le pays à réduire de façon substantielle la fraude sur les recettes et, surtout, la fuite des capitaux par le biais de la surévaluation.

Le plan prévoit que le département malawien d'analyse opérationnelle de la Douane mène, ensemble avec l'unité de gestion des risques, des analyses routinières de la fraude en utilisant la technique de l'analyse miroir. Un fonctionnaire de la Douane sera nommé au siège central pour contrôler les déclarations déposées dans le système douanier informatisé et pour étudier les résultats de l'analyse miroir dans le but d'identifier les cas de fraude potentielle sur le revenu, y compris les cas de possible surévaluation. Ce douanier sera également formé pour mener des contrôles et des enquêtes conjointement avec les collègues de l'organe d'investigation de l'Autorité fiscale ainsi qu'avec le personnel des services externes tels que ceux travaillant pour l'Agence de renseignement financier. Le plan vise à garantir que la Douane joue un rôle offensif dépassant le cadre de ses activités plus traditionnelles de recouvrement des recettes et contribue activement à la lutte contre les autres types de fraude qui peuvent aboutir à des fuites de revenus.

Mécanisme de vérification des documents d'importation

L'introduction de SYDONIA World en 2016 a permis de mieux contrôler les paiements relatifs aux importations. Une interface électronique, le « Import Document Verification Facility », connecte SYDONIA World aux systèmes informatiques des banques

commerciales, permettant à ces dernières de vérifier l'authenticité des documents douaniers qui leur sont présentés lors des demandes de devises étrangères.

Avant de procéder à des paiements au bénéfice de fournisseurs étrangers, les banques utilisent l'interface pour vérifier que les documents qui ont été présentés soient conformes. La vérification et l'authentification des documents se font en utilisant un code QR apparaissant sur les documents de la MRA. Le personnel de la banque scanne le code, l'application QR affiche une adresse URL où les détails d'un document donné, entreposé dans le système de la douane, peuvent être consultés. Ce nouveau processus contribue à réduire l'externalisation de devises étrangères à travers la surévaluation.

Il est grand temps que la douane se rende compte que la fraude à la surévaluation représente un délit tout aussi sérieux que d'autres infractions douanières comme la sous-évaluation dans la mesure où elle prive les pays de capitaux bien nécessaires et peut aboutir au blanchiment de fonds. En vertu de sa mission, la douane doit jouer un rôle plus important dans la détection et l'identification des transactions transfrontalières liées au blanchiment d'argent et au financement du terrorisme. À cette fin, il est essentiel que les douaniers puissent suivre des programmes de formation personnalisés sur l'analyse des données financières et commerciales, et adoptent ainsi une culture du renseignement, et que soit mis en place un véritable échange d'informations entre les services concernés au niveau national et international.

En savoir +

fkalizinje@yahoo.co.uk

Détecter les irrégularités à la frontière entre le Pérou et l'Équateur grâce à l'analyse des données

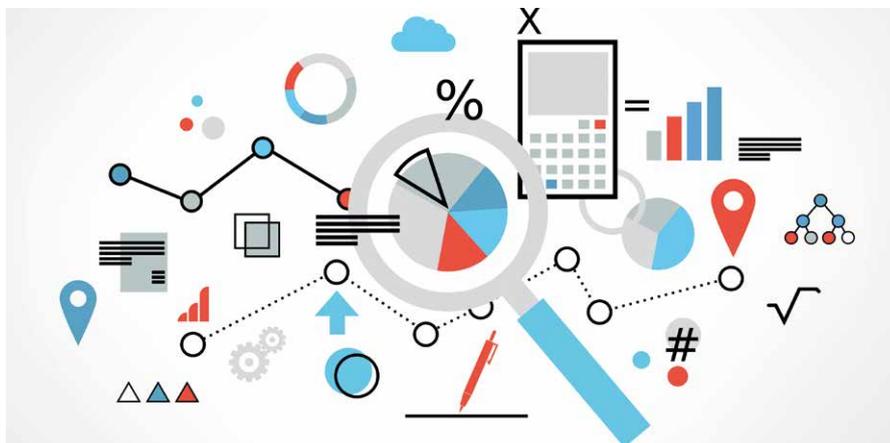
Par Mary Isabel Delgado Cáceres et Edwin Medina Ramirez,

SPÉCIALISTES DOUANIERS, DOUANE DU PÉROU

NOUS NOUS APPELONS Mary et Edwin et nous sommes deux douaniers travaillant dans la ville de Tumbes, sur la côte nord du Pérou, à 30 kilomètres à peine de la frontière avec l'Équateur. Bien que nous travaillions dans des unités différentes de l'Administration, nous nous intéressons tous les deux énormément au commerce international, en particulier à toutes les initiatives d'intégration régionale. Nous croyons tous deux, par ailleurs, qu'une administration douanière ne peut améliorer ses capacités et sa performance que dans la mesure où elle est à même d'établir un haut niveau de coopération et de coordination avec les administrations des douanes voisines.

Le Pérou fait partie de la Communauté andine, bloc commercial composé de quatre pays, dont la Bolivie, la Colombie et l'Équateur, outre le Pérou, et au sein de laquelle les marchandises d'origine andine peuvent circuler en franchise de droits. Toutefois, une taxe sur la valeur ajoutée (TVA), qui s'élève à 18 % de la valeur en douane, est appliquée. Par conséquent, bien qu'il n'y ait pas de contrôles douaniers des droits pour les marchandises communautaires, la TVA, par contre, fait bien l'objet de vérifications. En réalité, les frontières entre les États membres sont devenues dans la pratique des frontières de TVA, puisque les droits de douane ne sont perçus qu'aux frontières extérieures de la Communauté. De plus, il convient de noter que, de janvier 2009 à 2017, les biens à la consommation « importés » par l'Équateur depuis le Pérou et la Colombie étaient soumis à certains tarifs appelés « mesures de sauvegarde de la balance des paiements » qui visaient à compenser la dépréciation des devises de la Colombie et du Pérou par rapport au dollar des États-Unis (l'Équateur a adopté le dollar en 2000 et n'a pas de contrôle sur le taux de change de la devise).

Dans le cadre des efforts de la Communauté andine pour promouvoir l'intégration



régionale, des centres bi-nationaux de contrôle et de la facilitation ont été créés à Tumbes au Pérou et à Huaquillas en Équateur, dans le but d'assurer une coordination accrue des activités de contrôle de l'immigration, des contrôles sanitaires et des contrôles douaniers entrepris par chaque pays (une vidéo est disponible sur youtube : www.youtube.com/watch?v=BxtFKv5boNk). Or, depuis notre nomination au bureau des douanes de Tumbes, nous avons pu observer de plus près les difficultés et défis spécifiques que rencontrent les deux administrations douanières dans leurs efforts pour améliorer les procédures transfrontalières à travers une coordination renforcée, en particulier pour une lutte efficace contre la fraude.

Lancement de la recherche

Outre le traitement des transactions des petits opérateurs, la tâche principale des fonctionnaires stationnés aux centres bi-nationaux de Tumbes et Huaquillas consiste à dédouaner les camions transportant des produits agricoles et aquatiques. La frontière se caractérise principalement par son taux élevé de transactions commerciales frauduleuses ainsi que par des activités pour le moins visibles de contrebande. Les produits passés en contrebande de l'Équateur au Pérou incluent l'essence pour les voitures et pour une utilisation domestique. À l'inverse, les fruits, les légumes, les pneus et les pièces de rechange pour voiture constituent le gros de la contrebande du Pérou vers l'Équateur. Il n'existe pas

de fichiers historiques ni de statistiques officielles pour ces types de flux de marchandises entre les deux pays, bien que ces produits traversent la frontière régulièrement.

La fraude est facilitée par le fait que les contrôles sont menés par chacune des administrations indépendamment de l'autre et à des moments différents et qu'aucun renseignement n'est échangé entre les deux services. De plus, les opérateurs peuvent toujours passer par d'autres points de passage frontaliers qui existaient avant la création des centres bi-nationaux entre Huaquillas et Aguas Verdes. Bien que ces postes-frontières historiques soient censés ne couvrir que le passage de piétons aujourd'hui, les poids lourds continuent de les emprunter.

Jusqu'à présent, très peu d'enquêtes ont été menées dans cette région sur les cas de commerce informel ou frauduleux. Nous avons décidé, par conséquent, de mener quelques recherches dans l'espoir de mettre en lumière les pratiques illicites entre les deux pays. Après avoir passé en revue différentes méthodologies, nous avons décidé de procéder par analyse miroir afin de détecter les divergences commerciales, les écarts les plus patents et les données « qui ne collent pas », et d'identifier ainsi les cas de fraude potentiels passés inaperçus. Par ailleurs, la technique de l'analyse miroir nous permettait de continuer à mener à bien notre travail quotidien, ce qui aurait été

impossible si nous nous étions lancés dans une enquête de terrain.

Méthodologie et difficultés

Nous avons choisi d'analyser les statistiques commerciales sur une période d'au moins trois ans, de 2014 à 2016, afin de dégager les tendances et les patrons suivis. Nous avons prévu au départ d'utiliser des informations sur le commerce national recueillies auprès des bureaux de douane de Tumbes et Huaquillas, mais aucun de ces bureaux n'a pu nous fournir des données « propres » qui auraient pu nous servir aux fins de l'analyse. En fait, il nous a été tout simplement impossible d'extraire les données adéquates de la plateforme informatique utilisée pour les dédouanements au bureau de Tumbes. Il convient ici de noter que la plateforme est différente de celle qui est utilisée dans les principaux bureaux de douane du Pérou, où un système plus sophistiqué a été déployé il y a de nombreuses années.

Compte tenu de ces obstacles, nous avons décidé d'élargir le champ de notre analyse et de nous pencher sur toutes les données à l'importation et à l'exportation, en utilisant les informations soumises par les pays dans la base de données des Nations Unies sur les statistiques commerciales des produits de base (COMTRADE). Les données d'exportation et d'importation sont représentées selon leur valeur (en milliers de dollars des États-Unis sur une base « franco à bord » ou FAB), leur poids (en kilogrammes) et en « quantité supplémentaire » (mètres carrés, kWh, nombre d'articles, etc.).

Seuls les écarts de valeur ont été calculés puisqu'ils nous ont permis d'analyser le volume de commerce, quelle que soit l'unité de mesure des différents produits, et de tirer directement des conclusions pour l'intégralité du groupe de produits à l'examen. Cependant, les différences constatées dans la valeur ne représentent pas toujours un écart de recettes et les informations doivent faire l'objet d'une analyse initiale avant que les données ne soient compilées.

L'une des plus grandes difficultés que nous avons rencontrées dans le processus de l'analyse miroir a été d'agencer de façon cohérente les statistiques du Pérou et de l'Équateur afin de nous permettre de

procéder à des comparaisons sans recourir à un logiciel informatique quelconque. Un autre problème s'est posé lorsque nous avons constaté que les administrations péruvienne et équatorienne classaient les marchandises identiques ou similaires dans des sous-positions différentes du Système harmonisé (SH).

Résultats de la recherche

Une fois les données nettoyées, en comparant la valeur des importations pour une sous-position à six chiffres donnée du SH dans un pays à la valeur des exportations pour la même sous-position dans l'autre, des écarts sont apparus dans les échanges commerciaux, indiquant des flux potentiellement frauduleux pour les produits couverts par les sous-positions analysées.

Certains écarts ont diminué avec les années, comme conséquence de la réduction progressive des taux de tarifs de « sauvegarde de la balance des paiements » imposés par l'Équateur, puis de leur élimination. Les écarts les plus saillants que nous ayons relevés, par contre, portent sur le commerce de produits aquatiques. Nous avons constaté, pour les deux pays, que les importations de produits aquatiques déclarées dans l'un dépassaient le volume déclaré à l'exportation dans l'autre.

Pays	Écart valeur : Importations de produits aquatiques (en milliers de dollars des États-Unis)		
	2014	2015	2016
Pérou	1,121	16,077	23,468
Équateur	376	743	772

Comme nous pouvons le constater sur le tableau qui accompagne cet article, les flux frauduleux suivent une courbe ascendante. Aucun droit de douane ne s'appliquant aux marchandises traversant les États membres de la Communauté du fait de leur origine andine, les causes de cette tendance restent inconnues. Une hypothèse consiste à dire que les sociétés sont peut-être en train d'essayer de cacher la portée de leurs activités pour éviter de devoir payer des impôts sur le revenu.

Nous avons également constaté un écart pour les ailerons de requins. De 2014 à 2016, le Pérou a importé des ailerons de requins pour une valeur d'environ 4,5

milliards de dollars des États-Unis, alors qu'aucune exportation correspondante n'est enregistrée en Équateur pour la même période. La pêche de requins est interdite en Équateur, mais, si un requin est capturé dans le cadre d'activités de pêche d'autres espèces, le requin ainsi que les parties de son corps peuvent être exportés à des fins commerciales. Il convient de noter, par contre, que le volume de cette « pêche accidentelle » est très faible et n'explique donc pas les énormes quantités entrées sur le territoire péruvien. La pêche au requin est également interdite au Pérou, mais, si les requins sont capturés dans un autre pays, leur importation est permise, ainsi que celle de toute partie de leur corps. Il est évident que les réglementations commerciales existantes créent des conditions qui alimentent le commerce frauduleux des ailerons de requins.

Potentiel de la recherche

Grâce aux techniques de l'analyse miroir, nous avons pu détecter de possibles irrégularités et formuler également des recommandations sur la façon de s'attaquer aux possibles cas de fraude. Autre élément plus important encore, peut-être, notre recherche a permis de mettre en lumière les difficultés que les douaniers rencontrent lorsqu'ils essaient de tirer parti des informations disponibles et de mener une analyse des données. Les renseignements commerciaux extraits des systèmes de dédouanement ne sont pas adaptés et les bureaux de douane, tant péruviens qu'équatoriens, ne peuvent compter que sur un personnel très réduit pour « faire parler » les données.

Au bureau de Tumbes plus particulièrement, le système de dédouanement doit être mis à niveau pour permettre la publication de rapports adéquats et en temps opportun sur le commerce. Le recrutement d'analystes des données, qui puissent venir travailler dans les centres et qui soient équipés des bons outils pour mener une analyse des données adéquate, serait une avancée cruciale. Enfin, nous sommes fermement convaincus que les informations doivent être partagées entre les pays en temps voulu et à condition d'en garantir l'exactitude.

En savoir +

Mary.delgado@ucsp.edu.pe
e-medinaramirez@hotmail.com



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.





Contrôle des passagers aériens : comment le Brésil a changé la donne

Par Felipe Mendes Moraes,

CHEF DE LA DIVISION DES EXPORTATIONS ET RÉGIMES DOUANIERS PARTICULIERS, BUREAU DES DOUANES, SERVICE FÉDÉRAL DES RECETTES, BRÉSIL

EN 2013, ALORS que le Brésil se préparait à accueillir la Coupe du Monde de 2014 et les Jeux Olympiques de 2016, l'Administration douanière brésilienne s'était mise en quête de solutions pour améliorer le contrôle des passagers aériens, soucieuse de pouvoir gérer efficacement le flux des athlètes et des millions de touristes attendus à ces deux événements. La croissance remarquable du trafic aérien international au cours de la décennie précédente constituait déjà un réel défi pour les services des douanes, dont les techniques de ciblage traditionnelles ne semblaient plus adéquates pour faire face au risque de sécurité posé par les voyageurs.

Le Service fédéral des recettes du Brésil a alors consenti deux investissements majeurs : un système d'évaluation des risques permettant de traiter les informations passagers (« renseignements préalables concernant

les voyageurs » et « dossiers passagers ») et un système de reconnaissance faciale des passagers (IRIS) ont été développés. En combinant les deux technologies, la Douane brésilienne est parvenue à décupler son efficacité dans la gestion des passagers internationaux.

Le déploiement de ces outils s'est effectué en coopération avec la Commission nationale des autorités aéroportuaires, ce qui a eu des répercussions non négligeables : les différents acteurs de l'environnement aéroportuaire, tels les compagnies aériennes, les gestionnaires d'aéroport, les services de la douane et de l'immigration ainsi que d'autres agences gouvernementales et régulateurs politiques ont noué un dialogue constructif. Ce dialogue a débouché sur la création du Comité national des autorités aéroportuaires (CONAERO) et de ses sous-comités techniques thématiques dans le cadre desquels des représentants de tous les acteurs de l'environnement aéroportuaire se rencontrent afin de débattre de questions liées au trafic aérien.

Nouveaux outils d'analyse

Jusqu'en 2014, les douaniers en poste à l'aéroport s'appuyaient, pour sélectionner les passagers et bagages à contrôler, sur les résultats d'une analyse comportementale, d'un interrogatoire et d'une surveillance des bagages, mais aussi sur d'autres facteurs aléatoires.

La mise en œuvre de nouveaux outils d'analyse pour cribler les passagers en 2015 a totalement changé la donne, surtout s'agissant de l'identification des voyageurs susceptibles de correspondre aux profils des trafiquants de drogues. Entre 2014 et 2016, on a assisté à une augmentation de plus de 360 % des saisies de stupéfiants, un record dans l'histoire de la Douane (voir figure n° 1). Parmi les autres délits et infractions recensés, citons le transport de fonds non déclarés, l'acquisition illicite d'objets culturels et le trafic d'armes à feu.

Les défis de la collecte de données

Le système mis en place peut analyser les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et



© Brazilian Customs

Overview of the cameras and facial recognition system used by Brazilian Customs

les données dites Dossiers Passagers (PNR), mais, compte tenu des réglementations strictes en matière de protection de la vie privée appliquées dans l'Union européenne (UE) qui empêchent les pays qui n'ont pas négocié d'accord bilatéral avec l'UE de recevoir les données PNR des pays européens, l'Administration des douanes brésilienne a dû se concentrer sur les données RPCV disponibles afin d'en faire le meilleur usage possible.

Les données RPCV sont essentiellement collectées au moment de l'enregistrement. La meilleure option, pour assurer une qualité des données optimale, consiste à rassembler par lecture optique automatisée les informations lisibles à

la machine présentes dans de nombreux passeports. Il n'est toutefois pas rare que les données RPCV soient rapportées manuellement par le personnel chargé de l'enregistrement, avec le risque que ces informations puissent contenir des erreurs, voire être erronées.

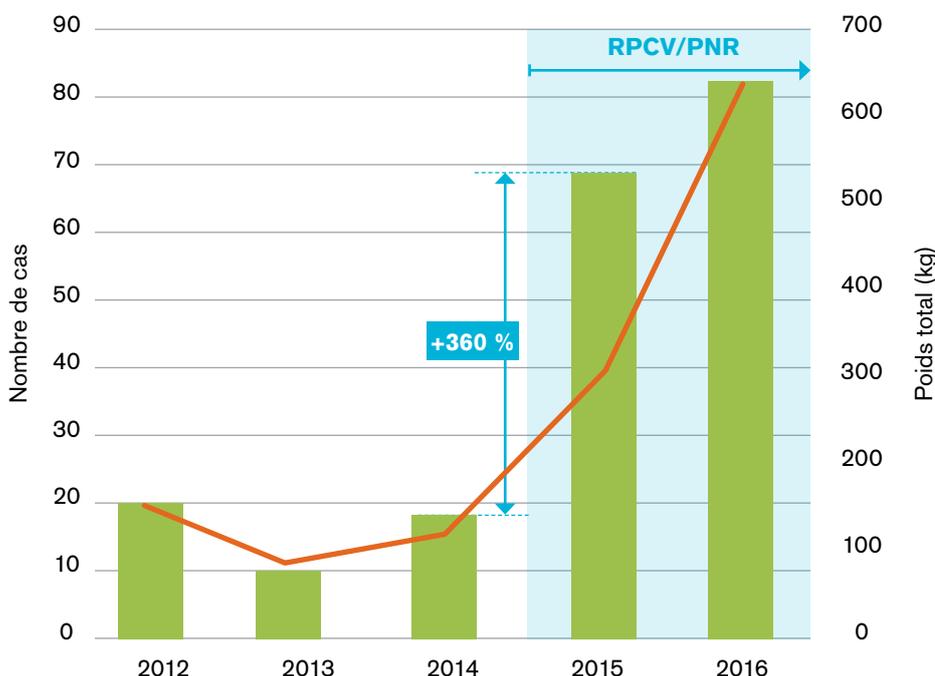
Après avoir observé diverses caractéristiques intrinsèques des données RPCV au cours des deux premières années de mise en œuvre du système, le Service fédéral des recettes a mis au point un tout nouveau logiciel d'analyse des données RPCV. Utilisant une large palette d'algorithmes, ce logiciel est à même d'utiliser les messages électroniques contenant les données,

RPCV/PNR

Les données RPCV sont produites au moment de l'enregistrement. Elles incluent toutes les données du passeport ou de la carte d'identité nécessaires à l'identification du passager ou du membre d'équipage, ainsi que des informations générales sur le vol.

Les données PNR font référence aux dossiers tenus par les compagnies aériennes pour chaque vol réservé par un passager. La compagnie aérienne utilise ce dossier pour ses propres fins opérationnelles. Ces données permettent à toutes les parties du secteur de l'aviation (dont les agences de voyage, les transporteurs aériens et les agents de manutention des aéroports) d'identifier chaque passager et d'avoir accès à toutes les informations relatives à son trajet, à son vol de retour, aux éventuelles correspondances et à toute assistance demandée à bord.

Figure 1 : Évolution du nombre de saisies de stupéfiants et du poids total saisi



Résultats avant et après l'introduction du système IRIS à l'aéroport international de São Paulo

Charge de travail	Juillet/août 2016	Juillet/août 2017	Écart (%)
Passagers à l'arrivée	900,917	926,407	2,83 %
Passagers inspectés	101,710	80,426	-20,93 %
Déclarations et saisies			
Déclarations spontanées (Quantité)	800	1,225	53,13 %
Déclarations – valeur totale (en dollar des États-Unis)	382,988	632,860	65,24 %
Saisies (Quantité)	358	665	85,75 %
Saisies - valeur totale (en dollar des États-Unis)	222,745	493,180	121,41 %

d'identifier les voyageurs, de créer des archives propres à chaque passager et d'enregistrer des informations sur les mouvements transfrontières de chaque passager dans ces archives. Cette fonctionnalité permet au système de corriger automatiquement les données RPCV contenant des erreurs, comme un numéro de passeport erroné, de compléter les données manquantes et de résoudre d'autres problèmes susceptibles de fausser les conclusions de l'analyse de ces données.

Identification de certains passagers

Une fois les voyageurs sélectionnés aux fins du contrôle, l'une des tâches les plus délicates pour les douaniers consiste à les identifier et à les écarter sans entraver le flux des autres passagers. En 2016, la Douane brésilienne a déployé une solution sur mesure faisant appel à la technologie de reconnaissance faciale dans 14 aéroports internationaux. Deux caméras haute résolution ont été installées dans la zone « Rien à déclarer » de la douane de chaque aéroport. Les images captées par ces caméras sont traitées à l'aide d'un logiciel de reconnaissance faciale qui balaie le visage de la personne et recherche les correspondances éventuelles avec une bibliothèque de personnes réputées représenter un risque et devant être contrôlées ou empêchées de pénétrer sur le territoire brésilien.

Cette identification biométrique est effectuée sans intervention humaine, dans la file des passagers lorsque ceux-ci se déplacent à un rythme de marche normal. Si le système identifie

un passager dont le visage correspond à celui d'une cible, un signal est envoyé aux douaniers en service, qui approchent alors la personne concernée et procèdent à une inspection.

Ce système, appelé IRIS, permet aux douaniers de facilement identifier les cibles repérées par le système d'évaluation des risques RPCV/PNR sans perturber le flux des passagers. La mise en œuvre du système en septembre 2016 a permis de réduire le nombre de passagers soumis à une inspection à l'arrivée tout en augmentant les taux de contrôle positif.

Le tableau ci-dessus compare les résultats avant et après l'introduction du système à l'aéroport international de São Paulo (GRU) par lequel transitent 65 % de tous les passagers internationaux. La mise en œuvre du système IRIS a permis d'accroître la capacité générale d'arrivée du terminal de l'aéroport, car les files d'attente à la douane ont fortement diminué. Moins de personnes ont été contrôlées, mais le taux de déclarations a augmenté, de même que la quantité et la valeur des marchandises saisies.

Menaces pour la sécurité

La stratégie adoptée, basée sur une évaluation des risques et le recours au renseignement, permet aux douaniers chargés du contrôle aux frontières d'identifier les passagers aériens dont le nom figure sur une liste de surveillance ainsi que les passagers suspects. En ce sens, elle constitue également une mesure efficace pour empêcher le déplacement des combattants terroristes étrangers.

Afin de répondre aux risques de sécurité, une liste spéciale de personnes ciblées du fait de leur association avec une menace possible pour la sécurité a été établie. La Douane, le Département fédéral de la police et l'Agence brésilienne de renseignement sont tous responsables des données figurant dans cette liste. Si le système utilisé par la Douane identifie une personne ciblée, la police fédérale se charge d'identifier formellement le suspect avant de prendre les mesures utiles.

Le recours aux outils de reconnaissance faciale est aussi particulièrement efficace en cas d'utilisation de faux papiers, les caractéristiques biométriques de la cible demeurant inchangées. Plus généralement, la Douane fait office de « deuxième barrière » dans le cadre du contrôle national de l'immigration, en vue de préserver la sécurité du pays.

En savoir +

felipe.moraes@receita.fazenda.gov.br

À propos de l'auteur

Felipe Mendes Moraes est actuellement responsable de la coordination, à l'échelle nationale, de tous les systèmes informatiques venant en appui aux activités nationales de contrôle des passagers et aux activités liées aux exportations brésiennes et aux régimes douaniers particuliers.



ARE YOU IN CONTROL OF YOUR INSPECTION SITES?

We are interconnecting systems and technologies to offer a better control, enhance trade facilitation, and secure revenue through better data management and streamlined processes.



ACCESS ADVANCED MONITORING DASHBOARDS AND DECISION SUPPORT TOOLS THANKS TO COVIEWS'S BUSINESS INTELLIGENCE MODULE



MONITOR FIELD ACTIVITIES IN REAL TIME WITH COVIEW'S SUPERVISION MODULE



OPTIMIZE SYSTEMS THROUGHPUT WITH COVIEW'S OPERATION MODULE



Get the best of your Non-Intrusive Inspection technologies and improve operational excellency with Coview, Cotecna's smart cutting-edge platform.

For more information, please contact governments@cotecna.com



A LEADING PROVIDER OF TECHNOLOGY-BASED SERVICES TO GOVERNMENTS

40 years of experience | 100 offices around the world | 4000 employees and agents



learn more

www.cotecna.com

TIACA et OMD : un partenariat logique pour faire progresser la modernisation des douanes et de l'industrie

Par Vladimir D. Zubkov,

SECÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'INTERNATIONAL AIR CARGO ASSOCIATION

Établir un dialogue avec des acteurs clés et mettre en place un mécanisme de consultation constructif est essentiel pour construire « un environnement commercial sûr et propice au développement économique ». Dans cet article, le Secrétaire général de la TIACA explique à quel point les préoccupations de l'industrie du fret aérien et des douanes sont semblables et partage sa vision d'un avenir où la collaboration et le concept de « co-création » obtiendraient la reconnaissance qu'ils méritent.

À LA LECTURE du titre de cet article, vous vous êtes peut-être demandé « mais qu'est-ce que la TIACA a à voir avec l'OMD ? », ou même « TIACA ? Qu'est-ce que cela ? ». TIACA est l'acronyme de *The International Air Cargo Association*, une association qui représente les principaux segments de l'industrie de la logistique et du fret aériens, comme les compagnies aériennes mixtes et tout-cargo, les transitaires, les aéroports, les manutentionnaires, les transporteurs routiers, les courtiers en douane, les entreprises logistiques, les expéditeurs, les sociétés d'informatique, les constructeurs d'aéronefs et d'équipements, la presse spécialisée et les établissements d'enseignement. La TIACA soutient, informe et relie toutes ces parties prenantes qui, ensemble, constituent la chaîne d'approvisionnement mondiale du fret aérien.

Les douanes sont l'une des autorités avec lesquelles nos membres sont naturellement en contact, et un

partenariat entre la TIACA et l'OMD est tout à fait logique puisque nous travaillons sur des questions similaires et partageons des objectifs communs. Prenons l'exemple du commerce électronique. Cette façon de faire des affaires, qui est aujourd'hui devenue la norme, est l'un des principaux sujets de discussion à la fois des douanes, des gouvernements, de la chaîne mondiale d'approvisionnement du fret aérien et de nombreux autres intervenants.

Les 550 participants de plus de 80 pays qui ont assisté à la conférence-exposition de l'OMD sur les technologies de l'information à Tbilissi, en Géorgie, début juin 2017, n'ont pas trouvé étrange que les points de vue présentés par Kunio Mikuriya, Secrétaire général de l'OMD, et par moi-même, Vladimir Zubkov, Secrétaire général de la TIACA, au cours de la session consacrée au commerce électronique, aient tendu vers des conclusions analogues. Nous avons tous deux indiqué que les défis posés par le commerce électronique

étaient communs à l'industrie et aux autorités douanières. Par ailleurs, nous avons de concert reconnu la nécessité de continuer à étudier :

- l'impact de la croissance du commerce électronique sur l'industrie, les douanes et les gouvernements, et la manière appropriée de traiter ce phénomène ;
- le rôle des plateformes de commerce électronique pour soutenir les gouvernements dans l'exercice de leurs responsabilités ;
- les possibilités que le commerce électronique offre aux pays en développement.

Principes directeurs pour le commerce électronique transfrontalier

Pourquoi ai-je commencé par la conférence de Tbilissi ? Parce que le commerce électronique figurait également à l'ordre du jour de deux événements majeurs récents : la réunion de la Commission de politique générale de l'OMD de décembre 2017 à Louxor, en Égypte, où les membres de l'OMD ont adopté une résolution définissant un ensemble de principes directeurs pour le commerce électronique transfrontalier (la Résolution de Louxor) et, peu après, la Onzième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce qui s'est tenue à Buenos Aires, en Argentine.

Il convient de souligner que, dans la résolution de Louxor de l'OMD, les administrations des douanes sont invitées à « travailler en partenariat avec les parties prenantes concernées afin d'appliquer les principes de manière harmonisée ». L'une de ces parties prenantes concernées est la communauté de la chaîne logistique du fret aérien. C'est là que les contacts croissants entre nos communautés peuvent être très

bénéfiques, nous permettant d'élaborer des stratégies et des plans d'action de manière coordonnée.

J'ai examiné les principes clés énoncés dans la résolution de Louxor du point de vue de leur pertinence par rapport aux objectifs de la TIACA, et voici certaines de mes réflexions.

Principe I - Données électroniques préalables et gestion des risques

L'échange rapide et précis de données électroniques préalables entre les opérateurs des douanes et du commerce électronique s'est invité à l'ordre du jour de toutes les conférences liées au fret aérien ces dernières années. Nombre des options examinées sont regroupées dans le concept de « frontières intelligentes », un concept encore vague, qui n'en exprime pas moins clairement la nécessité d'utiliser des technologies fondées sur l'information pour créer un nouvel environnement frontalier. De nombreux membres de l'OMD ont déjà accompli des progrès considérables dans la concrétisation de ce concept, mais il reste encore beaucoup à faire.

À la TIACA, nous sommes convaincus que les frontières intelligentes et leurs corollaires (environnements de guichet unique, harmonisation entre les pays des exigences concernant les données, harmonisation des processus de conformité, etc.) passeront inmanquablement par des échanges intenses entre le secteur commercial et les pouvoirs publics. À cet égard, nous pensons qu'il existe une possibilité d'aller au-delà de la collaboration, dans un esprit de « co-création » de l'environnement douanier et frontalier. Cette approche pourrait se traduire par une collaboration constante plutôt que par une consultation ponctuelle, par un travail mené conjointement depuis la phase conceptuelle jusqu'à la mise en œuvre. Elle pourrait aussi impliquer de collaborer sur des programmes de renforcement des capacités par-delà les frontières, ce qui renforcerait les capacités de l'industrie et des douanes. Dans notre économie moderne où tout va si vite, les gagnants seront les acteurs de l'industrie du fret aérien qui auront adopté des technologies intelligentes, et les autorités

douanières qui seront dotées de systèmes de sécurité aux frontières efficaces.

Principe II - Facilitation et simplification

L'OMD est certainement sur la bonne voie lorsqu'elle suggère qu'il faut adopter des procédures de dédouanement simplifiées pour faire face aux volumes croissants de petits envois/colis de faible valeur. Il est clair que le secteur commercial et les douanes, et d'autres agences gouvernementales, partagent des objectifs et des intérêts communs : le premier a besoin de frontières où les procédures sont claires et comprises, les coûts de conformité réduits au maximum, et le transit aussi facile et rapide que possible, tandis que les secondes doivent pouvoir faire appliquer la législation douanière et les autres lois nationales, assurer la conformité et faciliter les échanges, le tout avec efficacité. Il faut appréhender ces besoins dans un environnement où les volumes d'échanges augmentent et les chaînes d'approvisionnement se mondialisent davantage.

La facilitation et la simplification ont été désignées comme l'une des questions clés par les membres de la TIACA lorsque nous leur avons demandé leur opinion sur les relations entre la TIACA et les pouvoirs publics. Ils ont identifié les douanes comme l'un des partenaires

essentiels pour créer des conditions de travail favorables à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien. En conséquence, la TIACA a agi en vue de renforcer ses liens avec l'OMD et avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), surtout dans le cadre des travaux visant à améliorer les normes et pratiques recommandées (réglementation) énoncées dans l'annexe 9 de l'OACI traitant de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières et dans l'annexe 17 de l'OACI traitant de la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Et puisque nous parlons réglementation, je ne peux résister à l'envie de rappeler le débat qui a eu lieu en septembre 2017, lors du symposium de l'OACI sur les systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS), et qui portait sur les cadres réglementaires qui favorisent la sécurité, la durabilité environnementale et le développement économiquement viable de ces systèmes, mieux connus du grand public sous le vocable « drones ». Ces systèmes ont le potentiel d'améliorer considérablement et de manière rentable la connectivité du fret aérien, surtout pour les destinations éloignées comme sur le continent africain. Le « dernier segment », que nous appelons aussi souvent le



« dernier kilomètre », pourrait bien être efficacement couvert par des drones. Les prestataires de services de navigation aérienne, partenaires industriels, organisations internationales et humanitaires, et autres parties prenantes devraient soutenir le développement des opérations RPAS et les efforts de réglementation des États en partageant leurs connaissances et expériences.

Je dois souvent expliquer au public que la connectivité n'est pas la même chose qu'une connexion pratique à l'aéroport. Il s'agit d'un ensemble de procédures, consistant en des liaisons de fret aérien bien développées combinées à des services douaniers de bonne qualité et à des frontières intelligentes. Dans une étude intitulée *Value of Air Cargo : Air Transport and Global Value Chains*¹, commandée par l'Association du transport aérien international (IATA) et publiée fin 2016, un lien quantitatif a été mis en évidence entre la connectivité du

fret aérien d'un pays et sa participation au commerce mondial : une augmentation de 1 % de la connectivité y était associée à une hausse de 6,3 % du commerce total du pays. Ces conclusions prouvent le bien-fondé des politiques visant à améliorer l'environnement des échanges et à mieux intégrer certains pays aux chaînes de valeur mondiales en les aidant à disposer de connexions de fret aérien bien développées, associées à des services douaniers de bonne qualité et à des frontières intelligentes.

Principe III - Sûreté et sécurité

Un appel direct à la collaboration est lancé aux pouvoirs publics et à l'industrie en vue de l'utilisation de la technologie, des renseignements, d'équipements d'inspection non intrusifs et du profilage des risques, sur la base des données électroniques préalables (pré-chargement/pré-arrivée), afin d'identifier et d'intercepter les colis à haut risque. Et tous les acteurs,

du secteur commercial ou des pouvoirs publics, font de la sécurité et de la sûreté leur priorité absolue. L'OMD, la TIACA et d'autres parties collaborent déjà sur un certain nombre d'initiatives, comme le développement des « renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) » et ses directives de mise en œuvre, une initiative que je ne présenterai pas ici, car elle a déjà été très bien expliquée dans un numéro précédent d'OMD Actualités (voir le numéro d'octobre 2017). Toutefois, le rythme de développement et de test des normes, principes et mécanismes liés à l'utilisation des RPCF-AC reste très lent. L'élan s'est perdu, et il semble que la confiance soit en voie de se perdre elle aussi.

Il est également nécessaire de mieux échanger les connaissances relatives aux technologies innovantes qui sont souvent déjà utilisées dans d'autres secteurs commerciaux et qui pourraient être appliquées à la protection des frontières.

¹ www.iata.org/publications/economic-briefings/value-of-air-cargo-2016-report.pdf

Are you protecting your container inspection officers from toxic gas exposure?

Customs staff are being unknowingly exposed to fumigants and other toxic industrial chemical gases when entering containers.



SECURITY is critical



Using Nordiko gas testing and extraction is simple, can prevent health problems and save time

The technology was presented at the 6th WCO TI Forum in Tokyo

Contact NORDIKO
info@nordiko.com.au
 T: +61 2 99 06 55 52
 F: +61 2 9906 1874
www.nordiko.com.au

Ceux qui ont assisté au Groupe de travail sur le commerce électronique de l'OMD qui s'est réuni au siège de l'OMD en octobre 2017 se souviendront certainement de la présentation faite par Amazon au cours de laquelle il a été montré comment une fraise abîmée cachée dans une boîte pouvait être rapidement repérée par la technologie numérique. Il y avait là une analogie directe avec les objectifs de protection des frontières. Plusieurs autres innovations technologiques, et notamment celles présentées lors du Symposium de l'OACI déjà mentionné, gagneraient à être partagées avec l'OMD et d'autres partenaires ayant des objectifs similaires en matière de sûreté et de sécurité. Il doit bien exister un mécanisme pour cela.

Problèmes spécifiques du monde en développement

Après avoir dit tout cela au sujet des innovations et des nouvelles méthodes de travail, force est d'admettre que certains pays et régions sont moins bien lotis et ont absolument besoin d'aide. J'ai lu avec grand intérêt des documents concernant le projet douanier CREATE de l'OMD qui porte sur le commerce régional de l'Afrique de l'Est et vise à contribuer à l'éradication de la pauvreté en Afrique de l'Est en favorisant un programme de développement économique régional. Il est intéressant de noter qu'en juin dernier une conférence conjointe OACI/TIACA sur le fret aérien s'est tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie. Celle-ci visait également à promouvoir le développement durable dans la région. Nous avons élaboré un plan d'action, avec quelques points pertinents pour l'OMD.

Ce plan d'action encourage les États à soutenir l'initiative *MoveAfrica* lancée par le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et qui vise à libéraliser la circulation des personnes, des marchandises et des services en Afrique, notamment grâce à la réforme des « infrastructures légères », telles que les lois sur le transport transfrontalier, et grâce à l'adoption de règlements relatifs à la présentation de données électroniques pour les marchandises qui franchissent les frontières (fret électronique), y compris les documents tels que la lettre de

transport aérien électronique (e-AWB). Les autorités douanières nationales ont été invitées à moderniser leurs systèmes informatiques en vue de prendre en compte les initiatives de fret électronique / e-AWB.

Il va sans dire que les États devraient viser à améliorer l'efficacité de leurs politiques de sûreté de l'aviation en mettant en œuvre les actions, tâches et objectifs mis en évidence par l'OACI dans son plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Ils devraient également envisager la mise en place de programmes pour les opérateurs économiques agréés (OEA) et encourager systématiquement la signature d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM) des OEA avec d'autres pays afin de renforcer les avantages de leurs programmes de conformité.

Plusieurs autres concepts et programmes sont tout aussi importants pour les membres de l'OACI, de l'OMD et de la TIACA, mais les quelques exemples que j'ai donnés suffisent à démontrer que nous avons des objectifs communs. Très souvent, nous travaillons main dans la main pour essayer d'accomplir certaines choses, mais nous opérons tout aussi souvent isolément et n'obtenons pas les résultats auxquels nous pourrions prétendre si nous parvenions à coordonner nos efforts. C'est pourquoi j'en appelle à une plus grande coopération !

Les aéroports comme principale plateforme de coopération

Si le succès de toute l'entreprise dépend du niveau d'harmonie atteint dans la chaîne d'approvisionnement du fret aérien mondial, la plupart des interactions entre les douanes et l'industrie ont lieu dans les aéroports. Les autorités aéroportuaires peuvent jouer le rôle de facilitateurs et rassembler l'industrie et les diverses parties prenantes pour définir des solutions bien structurées et de meilleures normes sectorielles pour l'avenir. Cette approche nécessite l'adoption d'une nouvelle vision commune, visant à apporter des améliorations à l'ensemble de l'industrie et aux différentes parties prenantes. Plusieurs aéroports, à Bruxelles, Londres (Heathrow) et Vienne, pour

ne citer que ceux-là, assurent une telle collaboration grâce à ce qu'on appelle une « communauté aéroportuaire ». Celle-ci rassemble tous les acteurs aéroportuaires afin de leur permettre de repenser ensemble des processus tels que la manutention et le dédouanement.

Je voudrais aussi placer cette collaboration dans la catégorie des innovations, bien qu'il s'agisse d'une innovation organisationnelle plus que technologique. Ce qui distingue ces communautés aéroportuaires, c'est qu'elles rassemblent des acteurs aussi divers que des transitaires, des compagnies aériennes, des manutentionnaires, des transporteurs routiers, des expéditeurs, des partenaires de l'industrie et des autorités gouvernementales, comme la douane ou les agences de sécurité alimentaire et industrielle, autour d'un plan stratégique commun visant à améliorer les normes et les pratiques au profit des clients et des citoyens.

Conclusion

J'imagine un avenir où le concept de communauté aéroportuaire évoluerait progressivement vers celui d'une communauté mondiale du fret aérien. Dans cet avenir, les conditions et exigences des programmes destinés aux agents réglementés de l'OACI et aux OEA de l'OMD seraient alignés, toutes les parties concernées par les opérations de fret aérien soumettraient des informations via un guichet unique et une telle évolution serait soutenue au moyen d'activités de formation conjointes. Les acteurs de l'industrie et les autorités des douanes et de l'aviation seraient bien informés sur le travail des uns et des autres, ainsi que sur leurs instruments et réglementations respectifs, et ils s'entraideraient dans leurs efforts pour pallier les lacunes et faciliter les échanges en temps utile. Et, bien sûr, nous nous serions entendus sur une position commune quant à la façon de gérer le phénomène du commerce électronique. Nous sommes sur la bonne voie, mais il nous faut nous assurer de garder le cap.

En savoir +
vzubkov@tiaca.org
www.tiaca.org

Insécurité, développement, commerce et taxation

Par Thomas Cantens,
CHEF DE L'UNITÉ DE RECHERCHE DE L'OMD

© Thomas Cantens

Le présent texte s'inspire de l'expérience acquise dans le cadre des études de terrain entreprises en Afrique subsaharienne depuis 2000 et des travaux de recherche anthropologique menés sur une période de dix-huit mois dans sept zones frontalières pouvant être considérées comme « fragiles », en Tunisie, en Libye, en Jordanie, au Soudan (Darfour), au nord du Mali et dans la région du Lac Tchad où sévissent plusieurs groupes religieux armés. Il défend l'idée que les bailleurs de fonds en matière de développement devraient se pencher sur la façon d'appuyer les économies des zones frontalières et se centrer sur la circulation des richesses plutôt que sur la pauvreté.

Si la question de savoir comment endiguer l'insécurité, associée à celle de savoir comment lutter contre le terrorisme, est devenue une préoccupation mondiale, les mécanismes qui contribuent à la naissance de l'insécurité restent bel et bien locaux : l'insécurité est souvent générée par des groupes armés ayant un ancrage local et qui deviennent des organisations transnationales en encourageant des étrangers à les rejoindre et en incarnant une idéologie qui inspire les extrémistes partout dans le monde. Un autre concept qui revêt une dimension éminemment locale est celui du développement.

Ces deux concepts, celui de la sécurité et du développement, sont intrinsèquement liés et, depuis la fin des années 1990, les donateurs consacrent une part croissante des deniers publics aux programmes de développement liés aux conflits¹. Depuis les années 2000, un changement de paradigme a été constaté dans le lien entre sécurité et développement s'orientant vers une protection accrue des sociétés des donateurs. Par exemple, l'agence d'aide publique du Royaume-Uni explique dans son document stratégique de 2015 que son « budget d'aide sera restructuré pour s'assurer qu'il soit engagé dans la lutte contre les grands défis mondiaux, des causes profondes de la migration

1 Selon les statistiques de l'OCDE, les États-Unis consacrent 3 % de leur aide aux programmes dans les zones de conflit (contre 4 % à l'éducation), le Royaume-Uni investit 4 % dans ce domaine (contre 6 % à 7 % dans l'éducation et la santé), le Danemark 2 % (contre 5 % dans l'éducation, 2 % dans la santé et 5 % dans l'environnement). Cf. <http://stats.oecd.org/>

de masse et des maladies, au terrorisme et au changement climatique mondial, autant de phénomènes qui menacent directement les intérêts britanniques »².

Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. L'articulation entre sécurité et développement s'est progressivement imposée comme une doctrine mondiale reliant le mondial au local, établissant un lien entre la violence et la migration et la pauvreté, dans la lignée des trois grands postulats suivants : 1) dans les pays moins développés, les politiques sécuritaires, militaires et policières sont nécessaires mais ne suffisent pas à éradiquer l'insécurité ; 2) le sous-développement amène les jeunes à suivre la voie de la violence, lorsque des groupes religieux armés sont devenus violents ; 3) ceux qui ne rejoignent pas ces groupes armés au niveau local partent vers les pays du Nord, où ils constituent alors une triple menace : économique (concurrence informelle sur le marché du travail), sociale (exclusion) et sécuritaire (certains migrants pouvant être des terroristes ou pouvant devenir violents du fait des conditions de vie difficiles qu'ils rencontrent en Europe).

Le deuxième postulat est problématique. En abordant le recrutement par des groupes religieux armés avant tout sous le prisme d'une logique économique et la violence sous l'angle de l'atrocité des actes, nous négligeons l'aspect idéologique et émotionnel étroitement lié aux engagements que prennent les individus vis-à-vis des groupes armés. Nous nous trompons si nous croyons en un déterminisme économique de la violence. Nous nous trompons parce qu'une telle position ne peut que nous amener à douter de la capacité morale des personnes en situation de pauvreté à renoncer à la violence, et à surestimer la capacité politique des « non-pauvres », que nous décrivons comme les « élites locales », dans lesquelles les agences d'aide investissent actuellement.

Nous savons que de nombreuses insurrections ne sont pas uniquement le fait

de la révolte des pauvres. Si c'était le cas, ces soulèvements auraient systématiquement abouti au pillage de la propriété des riches. Des gens pauvres meurent à cause du terrorisme. Les militants de Boko Haram placent des bombes dans les marchés ruraux et font exploser les camps accueillant des personnes déplacées à l'intérieur de leur pays. Les données disponibles sur le rôle de l'emploi dans les situations de conflit n'indiquent pas que les politiques en faveur de l'emploi jouent un rôle décisif dans la résolution et la prévention des crises. Pour ce qui a trait à la motivation, des études ont été menées auprès d'anciens membres de groupes religieux armés aux Philippines, en Irak, en Afghanistan, au Mali, en Somalie et au Kenya, ainsi qu'auprès de combattants de Boko Haram. Les résultats sont similaires : tous pointent vers le rôle crucial que jouent la famille et les amis proches dans le recrutement, auquel viennent s'ajouter des sentiments de vengeance et de colère que suscitent les excès des soldats de l'armée nationale, un sentiment d'injustice, le désir d'un changement politique radical et le sentiment d'appartenance à un groupe. En d'autres termes, l'idéologie et les émotions politiques, comme le soutient Martha Nussbaum dans un de ses derniers ouvrages de théorie politique, sont les principaux moteurs qui amènent les personnes à rejoindre ces groupes religieux armés ou à y rester.

Ces études peuvent être remises en cause, sans aucun doute : les propos de ces anciens combattants ne s'appliquent après tout qu'à eux seuls et on pourrait argumenter qu'il est tentant pour eux d'essayer de justifier leurs actions passées par des récits qui les présentent sous un jour favorable plutôt que comme des individus uniquement motivés par l'appât du gain. Tout cela est fort possible mais le contraire l'est tout autant : il se peut donc aussi qu'ils soient sincères.

Aux zones frontalières

De nombreux groupes armés transnationaux occupent les régions frontalières : les militants de Boko Haram

sont présents dans une zone autour du Lac Tchad s'étendant sur quatre pays (le Niger, le Nigeria, le Tchad et le Cameroun) alors que les groupes d'Al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI) et d'autres sévissaient à l'origine au nord du Mali, région qui constitue un vaste territoire frontalier avec le Niger, l'Algérie et la Mauritanie. Des groupes armés occupaient également les frontières de la Syrie et de la Libye, traversant les frontières pour attaquer des villes jordaniennes et tunisiennes ou encore les infrastructures des services présents aux frontières et les fonctionnaires y travaillant. Notre recherche dans la région du Lac Tchad nous a permis de constater que les zones frontalières couvrent 28 % du territoire mais représentent entre 50 % et 70 % des incidents et des décès dénombrés.

Le coût de la rébellion est élevé pour les commerçants dont les propriétés, les marchandises et les camions sont pillés et parfois détruits tandis que les rebelles ne se limitent pas seulement à enlever les chauffeurs et les proches des familles contre rançon mais vont parfois jusqu'à imposer tout simplement des taxes sur les flux de marchandises. Malgré tout, bloquer les frontières ne peut être la solution. Toutes les ripostes d'État à la rébellion dans les zones frontières impliquent un coût pour les commerçants et, parfois, le prix à payer n'est pas quantifié et reste invisible aux yeux des gouvernements centraux et des donateurs³. Le risque alors est que certaines victoires militaires ne se transforment en défaites économiques.

Comment concevoir le développement dans ces régions

Le développement offre souvent une étrange alternative aux jeunes des pays moins développés : le développement local peut receler la promesse de pouvoir rester dans son pays mais certains projets et propositions de développement (comme la création d'un étang pour les animaux, par exemple) sont loin d'être aussi attrayants que l'idée de partir vers des pays étrangers, malgré les grands risques et dangers associés au voyage.

2 DFID & HM Treasury, "UK aid : tackling global challenges in the national interest", 2015.

3 Ces conclusions se fondent sur les observations récentes sur le terrain et les entretiens menés auprès des opérateurs commerciaux actifs dans la région du Lac Tchad au cours de l'année 2017, en coopération avec les douanes tchadiennes et nigériennes. Cf. T. Cantens & G. Raballand, "Fragile Borders : Rethinking Borders and Insecurity in Northern Mali", 2016. T. Cantens & G. Raballand, "Cross-Border Trade, Insecurity and the Role of Customs : Some Lessons from Six Field Studies in (Post-)Conflict Regions", ICTD Working Paper 67, 2017.

Les agences de développement interviennent généralement dans des domaines tels que l'éducation, l'agriculture ou encore les soins de santé. Ces interventions sont certes nécessaires mais la stratégie de développement ciblant les régions frontalières devrait également se pencher sur la façon d'appuyer les activités commerciales transfrontalières. Dans ces régions, commerce et mouvement sont des éléments intrinsèques de l'identité et des activités des populations y habitant. Si l'appui au commerce transfrontalier fait clairement partie intégrante des efforts de résolution de crise dans les régions frontalières, il faut qu'il s'accompagne d'une politique de taxation. Ce qui importe, ce n'est pas tant la pauvreté que la richesse et, en tant que telle, la question des richesses et de leur circulation devrait figurer au centre des projets politiques appuyés par les acteurs du développement.

Ce type de projet, visant donc à gouverner la circulation de la richesse, inspire plus les populations (en particulier les populations pauvres) que les projets uniquement axés sur la sécurité. La gouvernance de la richesse est un domaine dans lequel l'État peut (ou en tout cas, devrait essayer de) se distinguer des groupes armés, et ce à travers le principe de l'égalité de traitement.

Les groupes armés peuvent garantir la sécurité et le développement conformément aux règles et lois religieuses, pour sujettes à caution qu'elles puissent être, mais ils sont en l'essence fondamentalement injustes. Dans plusieurs régions, les groupes armés imposent un régime fiscal informel plus dur aux opérateurs économiques qui restent insensibles à leur idéologie.

On trouve de plus en plus de travaux portant sur le rôle positif de l'État fiscal en situation de crise⁴ mais la question est plus générale que la simple « création » de contribuables. Avant tout, il en va de la lecture sociale de la richesse. On parle beaucoup des pauvres mais la réticence à identifier les riches est énorme. Nous disposons de cartes de la pauvreté et, pourtant, les registres fonciers et de

propriété ne constituent pas une pratique bien établie, compromettant ainsi la possibilité d'appliquer un régime de taxation foncière sur les loyers et les héritages. Nous encourageons ces pays à adopter une TVA ou à introduire des taxes fondées sur de nouvelles formes de consommation, telles que la téléphonie mobile, alors que l'impôt sur les personnes physiques reste caché et que la face internationale quantifiable de la richesse n'est pas l'individu mais la grande entreprise.

Le FMI le dit d'ailleurs clairement : « les réformes entreprises le plus fréquemment avec l'assistance du FMI jusqu'en 2005 se centrent sur l'introduction de la TVA, la création d'un service pour les grandes entreprises et l'immatriculation fiscale des contribuables »⁵. La richesse individuelle reste invisible. Les donateurs tels que le FMI, la Banque mondiale et l'OCDE n'ont pas mis au point d'indicateur clairement dédié à l'imposition des personnes physiques. L'indicateur portant sur l'imposition des bénéfices (impôt sur le revenu, les bénéfices et les plus-values) regroupe le revenu personnel, les bénéfices des sociétés et les plus-values. Les taxes à la consommation, qui représentent quelque 30 % des revenus fiscaux dans les pays de l'OCDE, s'élèvent à 50 % dans les pays moins avancés⁶.

Il existe des formes de circulation des richesses qui ne passent pas par la « création » de contribuables. Elles font appel à l'altruisme, dont les premiers penseurs libéraux disaient qu'il était partagé par tous et que l'on peut retrouver sous une forme plus contemporaine dans la valeur éthique du « don ». Les élites de Bamako originaires du nord du Mali apportent ainsi leur contribution au développement de leur village ou de leur région d'origine. Une version amplifiée de ce même phénomène peut être constatée au Cameroun, où les élites urbaines retournent très régulièrement dans leur village pour participer à la vie locale, au niveau politique mais, aussi et surtout, au niveau financier. La façon dont elles prennent part à la vie rurale,

à travers des associations basées dans les villes, leur fournit même une structure pour leur vie sociale urbaine. Au Mali encore, Holder (2004)⁷ décrit les processus de perception de taxes et d'amendes et d'octroi d'indemnités financières dans un district indépendamment d'une administration fiscale.

On peut argumenter que l'imposition constitue un domaine souverain mais il en va de même pour la sécurité et, dans certains pays, les populations ont été appelées à contribuer à leur propre sécurité en organisant des milices ou en créant des forces de défense du peuple, comme au Cameroun ou au Nigeria⁸. Si le fait que la sécurité devienne une tâche commune partagée entre les citoyens et l'État n'est pas une mauvaise chose en soi, une telle situation devrait alors aboutir à une réévaluation des formes de taxation puisque l'impôt sous-tend le financement de la sécurité.

Le projet politique porté par les donateurs devrait donc consister à s'assurer que le soutien extérieur gagne en envergure et renforce ce qui a déjà été fait par les personnes afin que la richesse circule au sein de la communauté, et vienne étayer ce qui est « bon » (en termes de résultats tangibles, comme l'apport d'eau potable, l'ouverture d'une école, mais aussi en termes d'éthique, c'est-à-dire la façon dont l'objectif est atteint), plutôt qu'à encourager les populations à s'installer dans des territoires délimités par les identités et dominés par des autorités traditionnelles qui bénéficient de l'appui des donateurs parce que ces derniers ne nourrissent pas l'ambition plus grande qui viserait à s'attaquer à la circulation des richesses plutôt qu'à la pauvreté.

En savoir +

thomas.cantens@wcoomd.org

*Une version plus complète du présent article a été publiée dans le volume 1 (2018) du *Global Trade and Customs Journal* (en anglais). L'article peut être consulté sur le site www.kluwerlawonline.com*

4 Corinne Deléchat, Ejona Fuli, Dafina Mulaj, Gustavo Ramirez & Riu Xu, *Exiting From Fragility : The Role of Fiscal Policies and Fiscal Institutions*, Fonds monétaire international, 2015.
 5 Fonds monétaire international, *Tax Administration Reform in the Francophone Countries of Sub-Saharan Africa (1995–2010)*, IMF Working Papers, 2011
 6 OCDE, *Statistiques des recettes publiques en Afrique*, 2016.
 7 G. Holder, « La cité comme statut politique. Places publiques, pratiques d'assemblée et citoyenneté au Mali », *Journal des africanistes*, 2004.
 8 Edouard Epiphane Yogo, « La défense populaire au Cameroun : Une réponse pertinente contre Boko Haram », *Africaine d'Édition*, Yaoundé, 2015.

VISIT US AT THE WCO IT CONFERENCE & EXHIBITION
JUNE 6 - 8, LIMA, PERU

INTEGRATE AND OPTIMIZE PORT AND BORDER SCREENING OPERATIONS.



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

L3 Technologies' 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



L3T.COM
ELECTRONIC SYSTEMS
AEROSPACE SYSTEMS
COMMUNICATION SYSTEMS
SENSOR SYSTEMS

SECURITY & DETECTION SYSTEMS

La Douane jordanienne adopte des solutions d'énergie renouvelable



Inauguration du système photovoltaïque

DEPUIS QU'ELLE A pris la décision, en 2014, d'adopter des solutions d'énergie renouvelable, la Douane jordanienne a installé des systèmes photovoltaïques (PV) dans plusieurs de ses antennes

à travers le Royaume. Les efforts de l'administration répondent à la volonté du gouvernement jordanien de réduire la consommation nationale d'énergies fossiles tout en satisfaisant une demande

en énergie qui augmente en raison d'une croissance démographique et économique soutenue. Dans ce pays pauvre en ressources, la gestion de l'énergie est l'un des plus grands défis auxquels le gouvernement est confronté.

En plus de contribuer à alléger le fardeau énergétique du pays, l'installation de nouveaux systèmes photovoltaïques a permis de réaliser d'importantes économies. La facture énergétique des bureaux de la Douane jordanienne à travers le pays s'élevait à deux millions de dinars jordaniens par an. L'installation du premier système photovoltaïque à Wadi Al-Yutum a permis à elle seule d'en économiser 95 000 chaque année.

Le succès de ce premier projet a déclenché le déploiement de nouveaux systèmes dans le pays. De quoi capter aussi

© Jordan Customs

La France restitue des antiquités égyptiennes

LE 26 OCTOBRE dernier, la Douane française a remis aux autorités égyptiennes 8 pièces archéologiques dans le cadre de la visite officielle en France du Président égyptien, Abdel Fattah Al Sissi.

Ces antiquités, 2 statuettes de chat, une tête sculptée en pierre et 5 tablettes en bois peint, vieilles de plus de 3000 ans avaient été découvertes en janvier 2010 par les douaniers de la brigade de surveillance du Transmanche, Gare du Nord, dans les bagages d'un résident britannique se rendant à Londres.

Suite à l'expertise du département des antiquités égyptiennes du musée du Louvre, confirmant que les 8 pièces étaient des biens culturels égyptiens du 1^{er} millénaire avant Jésus-Christ,

les antiquités avaient été saisies, et le Procureur de la République de Paris avait ouvert une enquête pénale, confiée au service national de douane judiciaire, service créé en 2002 afin de renforcer la lutte contre les grands trafics frauduleux en attribuant des prérogatives judiciaires à l'administration des douanes.

Les investigations ont permis de déterminer que le résident britannique avait procédé au transfert depuis l'Egypte des antiquités afin de les acheminer jusqu'au Royaume-Uni pour les commercialiser, et qu'il avait déjà, par le passé, réalisé des exportations illégales de biens culturels depuis l'Egypte.

Il a été condamné à une amende douanière et à la confiscation des objets saisis.

La lutte contre le trafic de biens culturels, notamment en provenance de zones de conflits sensibles aux pillages, est une mission essentielle de la Douane française. 2018, année européenne du patrimoine culturel, marquera la poursuite de la mobilisation douanière en ce domaine.

En savoir +

www.douane.gouv.fr/articles/a14519-restitution-de-8-pieces-archeologiques-saisies-par-la-douane

LE PILOTAGE DE VOS DONNÉES DOUANIÈRES, SÉCURITAIRES & COMMERCIALES

L'intérêt de l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) qui a décidé, en 2015, de financer l'installation d'un système photovoltaïque de 100 KWp sur le toit de la Division de la lutte contre la contrebande dont il couvre désormais tous les besoins en électricité.

Le projet d'installation de systèmes photovoltaïques, qui reflète l'engagement de la Douane jordanienne en faveur des énergies renouvelables, a été initié et porté jusqu'à sa phase de mise en œuvre par le douanier Nawras Sa'id. Pour mener le projet à bien, des agents de la Douane jordanienne ont participé à plusieurs activités financées par USAID dans le cadre de son programme de renforcement des capacités dédié au secteur de l'énergie. Cette démarche a permis aux agents d'acquérir les connaissances et la confiance nécessaires pour mettre en œuvre des solutions vertes.

La Douane jordanienne a reçu le 24 octobre 2017 le prix de l'énergie des Émirats dans la catégorie « Efficacité énergétique – Secteur public ». Améliorer l'efficacité énergétique et diversifier le bouquet énergétique sont un défi auquel tous les pays de la région sont confrontés, d'où ce prix qui vise à encourager une utilisation rationalisée de l'énergie et des ressources, tout en mettant en exergue les efforts consentis à cet égard par les acteurs publics et privés de la région.

En savoir +

www.customs.gov.jo



LOGICIELS

ÉCHANGES
ÉLECTRONIQUES

COLLABORATION
B2G

FORMATION

www.conex.net

CONEX
i-WAY TO CUSTOMS



Débarquement du « Kazungula Ferry », un bac permettant de traverser le fleuve Zambèze qui sépare le Botswana et la Zambie

Interconnexion des systèmes douaniers : défis et possibilités pour les administrations des douanes de la SACU

Par Dalton Nxumalo,

CHEF DE PROJET RÉGIONAL, PROJET CONNECT
OMD-SACU

et Mabuya Magagula,

DÉFENSEUR DE LA CONNECTIVITÉ INFORMATIQUE
AU SEIN DE LA SACU, ADMINISTRATION FISCALE DU
SWAZILAND

LE MANQUE D'INTERCONNECTIVITÉ des systèmes douaniers, couplé à des retards et à des imprécisions dans l'échange de données papier sur les transactions commerciales transfrontières entre administrations douanières, continue d'entraver les efforts de facilitation du commerce et d'intégration régionale au sein de l'Union douanière d'Afrique australe (SACU). Cette situation débouche sur l'insatisfaction des opérateurs et génère des statistiques commerciales peu fiables, des controverses autour de la répartition des recettes communes entre États et des risques de fuite de revenus élevés.

Les enjeux sont élevés. Un système informatique commun permettrait

de résoudre les problèmes liés aux données commerciales qui servent à déterminer la part des recettes de chaque État membre de la SACU. Les recettes communes de la SACU comprennent à la fois les droits de douane et les droits d'accises. Les droits de douane sont partagés sur la base des échanges intra-SACU (importations), tandis que les droits d'accises sont répartis sur la base du produit intérieur brut (PIB) des États membres, en pourcentage du PIB total de la SACU. De toute évidence, cela nécessite des statistiques commerciales fiables, surtout quant aux marchandises circulant entre États membres.

L'échange d'informations entre les États membres de la SACU est également essentiel pour lutter contre la fraude commerciale et créer des conditions de concurrence équitables pour les entreprises de la région. Il s'inscrit enfin dans une vision plus large selon laquelle l'approfondissement de l'intégration économique est perçu comme un outil de développement et de rapprochement

entre les peuples d'Afrique australe qui pourrait aboutir à l'établissement d'une communauté économique.

Outils

Les efforts que la région SACU déploie pour interconnecter les systèmes douaniers et mettre en place un échange électronique automatisé et en temps réel des données commerciales remontent à 2005. À ce jour, la région évolue toujours vers cet objectif tant attendu.

Au fil des ans, dans le contexte du projet « Connect OMD-SACU » financé par le gouvernement suédois, les États membres de la SACU ont élaboré avec succès un cadre permettant d'assurer l'interconnectivité des systèmes douaniers et l'échange électronique de données commerciales, dans l'esprit du concept de « Douanes en réseau international » de l'OMD. Les outils suivants ont ainsi été mis au point :

- deux ensembles de données, appelés « blocs utilitaires » dans le



jargon de l'OMD : le bloc utilitaire « SACU », qui contient les données dont les douanes ont besoin pour le dédouanement, et le bloc utilitaire « Opérateurs privilégiés SACU », qui contient des données sur les sociétés participant au programme d'opérateurs privilégiés de la SACU ;

- une référence unique de l'envoi (RUE) pour la région, numéro de référence structuré que les administrations douanières de la SACU utiliseront pour « relier » ou appairer les données des déclarations d'importation avec les données d'exportation correspondantes échangées par voie électronique avec le pays exportateur ;
- un plan de connectivité informatique qui définit une norme technique pour la transmission effective des données de déclaration entre États membres de la SACU.

En outre, un bon nombre d'informaticiens et de fonctionnaires ont été formés à la définition de caractéristiques techniques de messages fondées sur le modèle de données de l'OMD. L'objectif consiste, entre autres choses, à permettre aux administrations douanières de la SACU de créer des messages électroniques harmonisés et standardisés et de réaliser leurs ambitions en matière d'interconnexion des systèmes informatiques.

Pour l'heure, le Lesotho, la Namibie et le Swaziland utilisent le « système automatisé de données douanières » de la CNUCED (ASYCUDA World), l'Afrique du Sud utilise la solution *Interfront Customs and Border Management* (iCBS) et le Botswana utilise Crimson Logic. Un projet pilote d'échange de données a été mené entre l'Afrique du Sud et le Swaziland afin d'examiner l'interconnectivité des systèmes iCBS et ASYCUDA World (voir le graphique



pour une vue d'ensemble du processus d'échange de données).

Ce projet a permis de confirmer qu'il était possible d'échanger quotidiennement des informations sur les importations/exportations entre les deux administrations des douanes : les deux administrations sont capables d'échanger les données en temps réel, moyennant un développement logiciel mineur de la part de l'Administration fiscale sud-africaine (SARS). Au cours du projet pilote, la Douane du Swaziland a utilisé les informations d'exportation provenant de la SARS pour établir une déclaration d'importation aux fins de la perception de la TVA.

Obstacles

Cependant, des problèmes législatifs et des inquiétudes liées à la protection des données, couplés à un mauvais alignement des priorités et du calendrier de la modernisation des systèmes douaniers, ont encore creusé les retards pris dans la concrétisation des ambitions régionales de la SACU en matière de connectivité informatique.

En mars 2017, la SACU a célébré l'entrée en vigueur de l'instrument juridique sur l'assistance administrative mutuelle (annexe E de l'Accord de la SACU de 2002). Néanmoins, l'annexe E elle-même exige de nouveaux accords de mise en œuvre au niveau bilatéral ou multilatéral, avec lesquels l'Union se débat actuellement.

La protection des données et plus particulièrement des informations à caractère personnel, à savoir toute information relative à une personne physique identifiée ou identifiable, pose particulièrement problème. Il convient d'assurer un degré de protection spécifique des données à caractère personnel afin de garantir le droit fondamental à la vie privée des individus, question qui se pose avec une acuité particulière lorsqu'on procède à un échange d'informations à grande échelle. Or, les législations nationales

des États membres de la SACU ne sont pas nécessairement similaires, ni compatibles, et l'expérience a montré que la promulgation ou la ratification prenaient beaucoup de temps au niveau national.

Il convient de mentionner que l'actuel accord de la SACU, tel que modifié, dispose que les États membres doivent appliquer une législation analogue en matière de droits de douane et d'accises, sauf disposition contraire de l'accord. Mais, face à ces défis, la région comprend désormais la nécessité d'une « législation douanière unique » pour gouverner la SACU dans son ensemble. Le dispositif actuel, dans lequel chaque État membre a sa propre législation, n'est guère bénéfique en termes de facilitation des échanges et d'intégration régionale. Il est donc grand temps que les décideurs des États membres de la SACU envisagent l'élaboration d'une législation douanière unique, qui apporterait des avantages tangibles en matière de facilitation pour les opérateurs, tout en favorisant une intégration régionale plus poussée.

En savoir +

dalton.nxumalo@wcoomd.org

mbmagagula@sra.org.sz

Un projet pilote d'échange de données a été mené entre l'Afrique du Sud et le Swaziland afin d'examiner l'interconnectivité des systèmes iCBS et ASYCUDA World. Ce projet a permis de confirmer qu'il était possible d'échanger quotidiennement des informations sur les importations/exportations entre les deux administrations des douanes.

L'Union douanière d'Afrique australe (SACU) compte cinq États membres – le Botswana, le Lesotho, la Namibie, l'Afrique du Sud et le Swaziland – avec une population totale de plus de 61 millions d'habitants et un PIB combiné de plus de 500 milliards de dollars américains. L'histoire de la SACU remonte à 1910, ce qui en fait la plus ancienne union douanière au monde. En 2002, un nouvel accord a été négocié au sein de la SACU. Entré en vigueur le 15 juillet 2004, il a introduit un certain nombre de nouvelles dispositions qui n'existaient pas dans l'accord précédent, et a transformé l'union douanière en une nouvelle organisation mettant fortement l'accent sur les institutions et politiques communes. Pour approfondir l'intégration de la SACU, l'actuel accord de la SACU prévoit l'établissement d'une politique industrielle commune et d'une politique visant à réglementer les pratiques commerciales déloyales. Il prévoit également une coopération en matière d'agriculture et de concurrence. Il fournit en outre un mécanisme de négociation commun pour les négociations commerciales avec les tierces parties. Cet accord a été modifié le 12 avril 2013.



AVEC UNE ÉQUIPE FORMÉE À LA DOUANE, VOUS ALLEZ DORMIR SUR VOS DEUX OREILLES.

▸ Douane ▸ Fiscalité ▸ Accises ▸ Export control

Du débutant à l'expert, l'association ODASCE vous forme à la réglementation douanière.
Optimisation, gain de temps et d'argent, diminution des risques ; tout ce qu'une douane maîtrisée peut vous faire gagner.
Alors, on commence quand ?



ODASCE
Votre expert en douane depuis 1972

contact@odasce.org
www.odasce.asso.fr

Mon voyage incroyable au Japon à bord du « train SMIPRP »

Par Awa Nnenna Ugo,

SERVICE DES DOUANES DU NIGERIA

GRATTE-CIEL AUX ÉLÉGANTS éclairages, tracés de routes fascinants et courbes s'entrelaçant avec habileté, formant parfois des dessins complexes : j'étais arrivée au Japon. Presque tous les panneaux de signalisation entre l'aéroport et la ville étaient ponctués d'un intrigant mélange de katakana, de hiragana et de kanji qui épelaient joliment des mots japonais que seuls les initiés pouvaient déchiffrer.

J'étais à Tokyo pour participer au programme 2016/2017 sur la gestion stratégique et les droits de propriété intellectuelle (SMIPRP) de l'Université Aoyama Gakuin (AGU). Le programme d'études est ouvert aux jeunes fonctionnaires des douanes dans le cadre du programme de développement des ressources humaines Japon-OMD. Il s'inscrit donc dans l'objectif de l'OMD visant à renforcer les capacités des administrations douanières partout dans le monde.

Le SMIPRP offre la possibilité de poursuivre des études de niveau master dans des domaines liés aux douanes, sur une période d'un an. Ces études débouchent, pour les lauréats, sur un diplôme de maîtrise en administration des affaires.

À mon arrivée au « pays du soleil levant », le personnel du *Japan International Cooperation Center* et des étudiants du SMIPRP en passe d'être diplômés m'attendaient à l'aéroport. Leur politesse exceptionnelle augurait d'un voyage qui s'annonçait enrichissant et remarquable à bord du « train SMIPRP ».

Outre le Nigeria, mon pays, les autres participants étrangers venaient d'Azerbaïdjan, du Bhoutan, d'Équateur, d'Indonésie, du Kenya, du Lesotho, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, de

Tanzanie et du Viet Nam. Quelle richesse ! En dépit de nos nombreuses différences, nous avons deux caractéristiques communes : c'était notre premier séjour au Japon et nous parlions tous anglais, ce qui facilitait grandement la communication. Nous étions en admiration devant les images et les sons qui nous parvenaient de Tokyo et face à la culture des autres. Nous nous sommes immergés dans la culture japonaise, nous nous sommes réconfortés les uns les autres pendant les tremblements de terre et nous avons construit des relations formidables entre nous. Plusieurs mois après l'obtention de nos diplômes, il ne se passe pas un jour sans que nous prenions des nouvelles les uns des autres sur les réseaux sociaux.

J'ai eu l'honneur d'être la première Nigériane à participer à ce programme de 12 mois très intensif qui présentait un juste équilibre entre activités académiques, professionnelles et sociales. Figuraient aussi à notre agenda des visites d'étude dans divers ports maritimes, aéroports et bureaux de poste, ainsi qu'au Centre national des Droits de Propriété Intellectuelle. Nous avons également rencontré des représentants de grandes marques telles que Sony, Honda, Toshiba et Samsung. En outre, nous avons eu l'occasion de participer à des sessions de formation et à des ateliers au Centre de formation régional de l'OMD et au Laboratoire régional des douanes.

Le programme universitaire comportait des cours très bien structurés sur les droits de propriété intellectuelle (DPI), les systèmes d'échanges multilatéraux, la gestion, la stratégie de développement international, la stratégie concurrentielle, les statistiques, le comportement organisationnel, la pratique douanière, ainsi que la réforme et la modernisation des douanes. Les instructeurs des douanes étaient d'excellents agents des

douanes, en activité ou à la retraite, dont la plupart étaient des experts accrédités par l'OMD dans divers domaines, et des négociateurs chevronnés de l'OMC. Nous avons également rencontré des professionnels d'une grande finesse, tous des gestionnaires d'entreprises prospères, ayant une riche expérience de l'administration publique et des douanes à l'échelle internationale.

Des salles de classe aux rues de Tokyo, durant mes séances d'apprentissage du maniement des baguettes et de dégustation de thé – mes moments préférés – j'ai découvert des choses formidables. Chaque organe sensoriel que j'ai déployé m'a renvoyé des trésors d'expériences touchant au nationalisme, à la résilience, à la préparation aux catastrophes, à la retenue, à un fort sens de l'engagement en faveur des tâches assignées, à la passion, au travail acharné, à la précision, à la beauté, à l'harmonie, à la ponctualité, à la propreté, à l'excellence, à la créativité, à la politesse, à la gentillesse, à la compassion, à l'humilité, à l'intégrité, et je pourrais continuer cette liste encore longtemps.

Je me souviens m'être souvent retrouvée assise en classe avec d'autres étudiants, et avoir eu le sentiment que tout le monde, à part moi, comprenait le cours. Mon attitude a alerté le conférencier quant à mon malaise et, après quelques questions, il m'a inscrite à des « cours particuliers de rattrapage » pour m'aider à surmonter mes difficultés. Ce geste, quoiqu'inhabituel, m'a été très agréable, et il atteste la volonté qu'ont les conférenciers de soutenir les étudiants de toutes les manières possibles, de les aider à maintenir le cap. Leur objectif est d'avoir un impact sur les connaissances, pas simplement de lire leurs notes.

Ce parcours n'a néanmoins pas toujours été de tout repos. Au début, la barrière de



la langue a rendu la vie quotidienne assez compliquée. À vrai dire, comme je ne lisais pas le japonais, faire les courses et manger au restaurant étaient un véritable défi. Puis j'ai appris à demander de l'aide et à utiliser l'application de traduction de mon téléphone. Une carte SIM japonaise compatible Internet ou un « pocket wifi » est donc une nécessité. L'accès à une application cartographique m'a également aidée à me familiariser avec le système de transport public japonais.

Le programme d'études a eu des retombées exceptionnelles. Ma productivité et mon efficacité au travail ont grandement augmenté depuis mon retour au Nigeria. Compte tenu de ma mission actuelle en tant qu'officier technique au sein de l'Unité DPI, chargée de promouvoir les relations entre la douane et les titulaires de droits ligne, j'ai dû me référer de nombreuses reprises à mes cours SMIPRP. Ceci m'a permis d'affiner mon travail et de participer efficacement à l'élaboration du plan stratégique 2018-2021 du Service

des douanes du Nigeria. Mes supérieurs continuent à m'appeler « la Japonaise », du fait de ma capacité à m'acquitter de mes tâches de manière simple, avec un haut degré de qualité et sans retard – des caractéristiques qui sont respectées et admirées au Japon, et qui se sont renforcées pendant mon séjour dans ce pays.

Lors de ma dernière matinée à Tokyo, le 28 mars 2017, quelques jours après avoir reçu mon diplôme de maîtrise en administration des affaires, au terme d'un voyage qui a élargi mon horizon et développé mon intelligence émotionnelle, je me suis lancée dans une aventure solitaire au parc d'Ueno pour apercevoir les fleurs de Sakura, encore clairsemées en ce tout début de printemps. Sur le chemin, j'ai fait un détour par rapport à mon trajet habituel vers le parc et j'ai trouvé des boutiques et des restaurants que je n'avais encore jamais remarqués. Il est impossible de voir tout Tokyo, même en y restant quelques mois. Les yeux remplis de larmes de nostalgie, j'ai compris qu'il faudrait que je revienne.

Longue vie au Japon !
Ichi-go Ichi-e !

En savoir +
scholarship@wcoomd.org

À propos du programme de bourses d'études

Deux types d'études de niveau master sont proposés dans le cadre du Programme de développement des ressources humaines Japon-OMD :

- Le programme de finances publiques de l'Institut national des hautes études politiques (GRIPS) – www.grips.ac.jp/en/education/inter_programs/finance ;
- le programme de gestion stratégique et de droits de propriété intellectuelle (SMIPRP) à l'Université Aoyama Gakuin – www.aoyamasmiprp.jp.



Utiliser les données pour suivre le processus de modernisation des administrations : l'expérience de la région Afrique occidentale et centrale

Par Bonguin Ferdinet Dezai,

ADMINISTRATEUR PRINCIPAL DES DOUANES,
CABINET DU VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'OMD
POUR LA RÉGION OMD-AOC,

**et Roger-Claver Victorien
Gnougou,**

ADMINISTRATEUR DES SERVICES FINANCIERS,
DIRECTION DES STATISTIQUES ET DES ÉTUDES
ÉCONOMIQUES, DOUANES IVOIRIENNES

LA RÉGION AFRIQUE occidentale et centrale (AOC) de l'OMD est l'une des six régions de l'OMD. Elle compte 23 pays dont 14 francophones, cinq anglophones, trois lusophones et un pays bilingue (anglophone et francophone). Depuis 2016, cette région est dirigée par l'Administration des douanes ivoiriennes dont la vision du premier responsable est de faire de la région OMD-AOC une région de référence.

Pour assurer la mise en œuvre de cette vision, le vice-président du Conseil de l'OMD pour la région AOC a défini trois axes stratégiques, à savoir : une région mieux organisée et plus dynamique ; des structures régionales efficaces ; et des administrations douanières modernes et performantes. L'un des objectifs visé par le dernier axe cité est de veiller à la mise en œuvre des recommandations

issues des rencontres régionales et internationales en vue de rendre plus dynamique le processus de modernisation des administrations douanières de ladite région.

Pour ce faire, un processus de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des recommandations, piloté par le cabinet du vice-président a été instauré. Il comprend trois volets : (i) la collecte des données, (ii) le traitement des données et (iii) la présentation des résultats. Pour collecter les données, un questionnaire reprenant les recommandations est envoyé aux 23 administrations. Les réponses sont ensuite analysées. Dans un premier temps, il s'agit de vérifier la conformité des informations transmises par les pays. Le cabinet du vice-président échange en permanence avec les points de contact des pays de la région et demande des preuves

détaillées quant à la mise en œuvre effective de certaines recommandations lorsque les informations communiquées dans la matrice s'avèrent difficiles à comprendre. Une méthode statistique est ensuite choisie. Enfin, des statistiques sont élaborées afin d'identifier des tendances quant au niveau de mise en œuvre des recommandations.

Lors de la 21^e conférence des directeurs généraux des douanes de la région qui s'est tenue en avril 2016, à Abidjan, Côte d'Ivoire, 24 recommandations visant à rendre les administrations douanières de la région plus performantes ont été formulées¹. Elles sont regroupées en trois principales rubriques à savoir :

- le renseignement qui regroupe dix recommandations,
- la technologie de l'information et de la communication qui en compte sept,
- le renforcement des capacités avec sept recommandations également.

L'évaluation de la mise en œuvre desdites recommandations, une année après leur adoption, a donné les résultats ci-après. Dix-huit administrations douanières ont répondu à l'enquête réalisée en 2017, soit un taux de participation de 78,3 %. L'étude des résultats fait ressortir de nombreuses disparités au niveau des pays quant à la mise en œuvre des 24 recommandations. Ainsi, la Douane Nigériane a été la plus diligente avec 79,2 % des recommandations totalement exécutées, soit 19 recommandations sur 24. Elle est suivie par les Douanes du Togo et du Sénégal qui ont respectivement appliqué 75 % (18 sur 24) et 66,7 % (16 sur 24) des recommandations. Certains pays n'ont réalisé qu'une mise en œuvre partielle des recommandations, le Cameroun venant en première position avec 83,3 % (20 sur 24) des recommandations en cours de mise en œuvre. Ce pays est suivi de la Centrafrique avec 58,3 % (14 sur 24).

Les recommandations ayant beaucoup de succès dans leur mise en œuvre relèvent du domaine des technologies de l'information et de la communication : 91 % des pays ayant participé à l'enquête ont totalement ou partiellement exécuté les recommandations portant sur les TIC. La recommandation présentant le plus fort taux d'exécution est celle relative à la participation effective des services informatiques aux activités régionales et internationales. Elle a été suivie par 15 pays sur 18 (83,3 %).

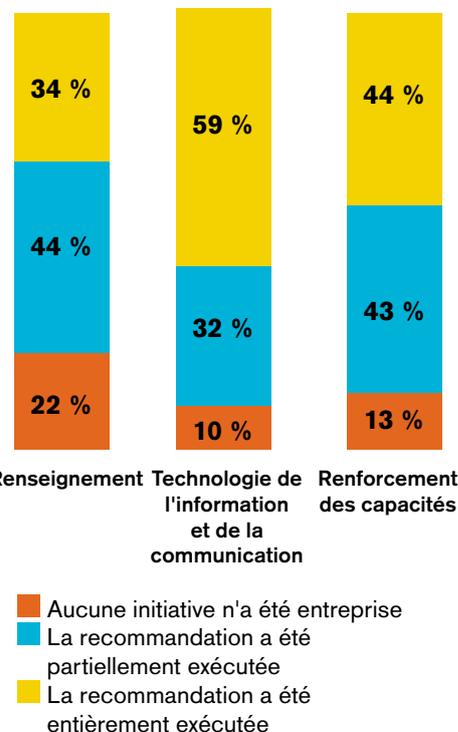
Quant au domaine du renseignement, 34 % des pays ont totalement exécuté les recommandations s'y rapportant, soit 6 sur 18, tandis que 4 pays sur 18, soit 22 %, n'ont enregistré aucun début d'initiative s'y rapportant. La recommandation relative à la collaboration dans la lutte contre l'insécurité transfrontalière est la plus suivie avec un taux de 72,2 % (13 pays sur 18).

Au niveau du renforcement des capacités, seuls 44 % des pays ont totalement exécuté les recommandations, soit 8 sur 18. Ils sont 13 %, soit 2 sur 18, à n'avoir mis en œuvre aucune des recommandations de cette catégorie. La recommandation la plus adoptée touche à la participation des gestionnaires de la formation et des ressources humaines à l'exercice d'auto-évaluation du plan stratégique régional avec un taux d'exécution de 83,3 %, soit 15 pays sur 18.

Plusieurs recommandations ont été très peu suivies. Seul un pays a effectivement procédé à l'allocation de financements conséquents pour la lutte contre l'insécurité transfrontalière. Moins de 3 pays ont mis en œuvre la recommandation portant sur le renforcement des contrôles aux frontières par l'utilisation accrue du renseignement, de la gestion des risques et des technologies de pointe.

Les résultats issus de l'évaluation révèlent les nombreuses disparités qui

Synthèse générale de la mise en œuvre des recommandations



existent entre pays concernant la mise en œuvre des recommandations. Il serait ici opportun de favoriser le partage d'expérience entre administrations douanières pour comprendre quelles sont les difficultés à surmonter afin de permettre une mise en œuvre effective des recommandations, notamment celles qui sont le moins suivies. Par ailleurs, les administrations ayant besoin de soutien financier ou d'assistance devraient entrer en contact avec des donateurs lors de la conférence des donateurs de la région. Il s'agit notamment de saisir les opportunités offertes en matière d'assistance par de nombreux organismes dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce.

En savoir +
dezai76@gmail.com
gnogoue_roger@yahoo.fr

1 www.omdaoc.org/Document_joint/agenda/RAPPORT%20DE%20LA%2021eme%20CONFERENCE%20DES%20DGD.pdf



Les régimes de transit douanier sous la perspective d'un opérateur

Par Jirka P. Groenendijk,
Director,

DIRECTEUR DE TRANSITNET SERVICES, SGS

À L'OCCASION DE la Conférence de l'OMD sur le transit qui s'est tenue à Bruxelles, en Belgique, en juillet 2017 et au cours de laquelle les Directives de l'OMD sur le transit ont été lancées, de nombreuses administrations ont présenté et partagé leur expérience nationale ou régionale des procédures de transit. Le but du présent article est d'exposer le point de vue d'un opérateur expérimenté et reconnu dans le secteur du transit et qui gère le mouvement des marchandises à travers le continent européen, et d'aborder la question de la valeur ajoutée des « facilitateurs de transit » à qui l'on permet de s'occuper des opérations de transit au nom de leurs clients.

Le régime de transit

Dans le cadre d'un régime de transit douanier, des marchandises provisoirement exemptées de droits, taxes et mesures applicables aux importations sont transportées d'un

point à l'autre d'un territoire douanier donné, via un territoire douanier différent ou, encore, via deux ou plusieurs juridictions douanières différentes. Cette procédure réduit les risques d'encombrement aux frontières extérieures, ports maritimes, aéroports et frontières terrestres, en déplaçant les contrôles à l'intérieur du territoire, au point de départ et de destination, à plus grande proximité des locaux des opérateurs commerciaux.

Voici un exemple qui peut s'avérer utile pour ceux et celles qui ne connaissent pas ce régime. Un fabricant de parfums français vend un lot de parfums à un revendeur turc. Le prix du marché pour cet envoi s'élève à un million d'euros, dont 75 % représentent les accises et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), soit la dette douanière due dans le pays où les parfums seront consommés, c'est-à-dire la Turquie. L'exportateur français sera exonéré de toute taxe s'il peut prouver que les marchandises ont quitté le territoire de l'Union

européenne (UE) ou sont soumises à un autre régime douanier qui permette une telle exonération. L'exportateur se verra donc dégagé de sa responsabilité concernant la dette douanière aussitôt que l'opération d'exportation aura abouti. Le destinataire turc assume cette responsabilité lorsqu'il déclare les marchandises à l'importation, ce qu'il fera une fois qu'il se sera assuré que l'envoi a été livré intact du point de vue de la quantité et de la qualité. Ce contrôle devra être mené sur le territoire du pays d'importation, aussi près que possible des locaux de l'importateur.

Durant tout le processus, l'envoi, sorte de boutique hors-taxes ambulante, traversera un certain nombre de territoires douaniers avant d'arriver en Turquie, c'est-à-dire qu'il passera par plusieurs pays de l'UE (la France, l'Italie, la Slovénie, la Croatie), puis par un pays non-membre de l'UE (la Serbie) avant de repasser par un État de l'Union (la Bulgarie).

Tous les régimes de transit, qu'ils soient nationaux, régionaux ou internationaux, se fondent sur quatre piliers communs :

- une déclaration de transit (simplifiée) doit être présentée en douane par le « principal obligé », c'est-à-dire par la personne qui place les marchandises sous un régime de transit ;
- le risque de fraude concernant la dette douanière associée à la procédure est atténué par le dépôt d'une garantie (généralement à caractère financier) ;
- les marchandises doivent être identifiables ou encore scellées afin de permettre la détection facile de toute fuite ou perte ;
- la procédure de transit est achevée une fois que les marchandises arrivent à leur destination finale ou, encore, lorsqu'elles sortent d'un territoire douanier donné.

Quelques chiffres

On peut aisément supposer que tous les Membres de l'OMD appliquent un régime de transit national, à l'exception des pays de l'UE, où la procédure dite de « transit communautaire » de l'Union couvre toutes les opérations de transit douanier au sein des 28 États membres, d'Andorre et de Saint-Marin. Plusieurs conventions internationales et régionales régissent les opérations de transit, dont :

- la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (ou Convention de Kyoto), qui fournit aux administrations douanières des normes et pratiques recommandées dans une Annexe spécifique consacrée à ce volet ;
- la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire des marchandises (ou Convention ATA) ;
- la Convention relative à l'admission temporaire (ou Convention d'Istanbul) ;
- la Convention douanière relative au transport international de

marchandises sous le couvert de carnets TIR (ou Convention TIR), seul instrument mondial sur le transit, qui établit un système de transit, fondé sur un document papier, pour les marchandises véhiculées par transport routier et qui est utilisé principalement entre les États membres de l'UE et les pays voisins de l'Union (le carnet TIR couvre le transport de marchandises entre deux territoires ou plus et ne peut donc être utilisé sur un seul territoire) ;

- la Convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun, qui constitue la base pour le mouvement de marchandises entre les 28 États membres, les 4 membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), ainsi que la Turquie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine et la Serbie ; cette convention établit une distinction entre les marchandises non communautaires (procédure T1) et communautaires (procédure T2) ;
- les arrangements douaniers sur le transit dans l'Union économique eurasiatique (UEEA), union douanière constituée par la Russie, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizistan et l'Arménie, qui sont très semblables aux dispositions de la Convention relative à un régime de transit commun.

Selon des sources fiables, en 2016 :

- 10 millions de déclarations de transit internationales et 6 millions de déclarations de transit nationales ont été déposées au titre du régime de transit de l'Union et de la procédure de transit commun et ont été traitées par le biais du « Nouveau système de transit informatisé » (NSTI) de l'UE ;
- 1,5 million d'opérations de transit ont été dénombrées dans les cinq pays de l'UEEA ;
- 1,2 million d'opérations de transit sont passées par le système TIR, entre 45 pays actifs ;
- 40 millions d'opérations de transit entrant ont été comptabilisées aux États-Unis ;

- 220.000 carnets ATA ont été délivrés.

Dans l'économie mondialisée d'aujourd'hui, il n'est pas faux de dire que la plupart des vêtements que nous portons, des aliments que nous mangeons, des boissons que nous buvons ou des objets que nous utilisons au quotidien, y compris les voitures que nous conduisons, ont été transportés par camion, train ou bateau et placés sous un régime de transit douanier à un moment donné.

Informatisation : l'expérience européenne

Le régime de transit « communautaire » de l'Union a été mis en place en 1975 alors que le régime de transit commun a été introduit en 1987 afin de remplacer l'accord qui existait à l'époque avec les membres de l'AELE. Toutefois, au début des années 1990, des cas de fraude systématique ont remis en cause la viabilité des régimes de transit, y compris le carnet TIR. Selon les estimations de l'époque, les fraudeurs ont évité de payer plusieurs centaines de millions d'euros en taxes, profitant essentiellement de ce que :

- les procédures étaient pleinement manuelles et fondées sur le papier, avec des apurements validés par simple apposition d'un tampon ;
- les garanties n'étaient pas suffisantes et étaient mal gérées ;
- les frontières intérieures de l'UE avaient certes disparu comme résultat de la création d'un territoire douanier unique, mais de nouvelles frontières étaient apparues avec les membres de l'ancienne Union soviétique et les douaniers à ces frontières manquaient des ressources et de l'expérience nécessaires pour gérer les procédures de transit de façon adéquate.

Ces facteurs ont ouvert la voie à la fraude et les groupes criminels organisés n'ont pas tardé à prendre le train en marche. La situation a finalement abouti à la création de la première Commission d'enquête parlementaire de l'UE dont les conclusions ont « forcé » les États membres de l'UE et les parties à la Convention relative à un régime

de transit commun à informatiser les régimes de l'Union et de transit commun. Ainsi, le 1^{er} mai 2004, des règlements modernisés sont entrés en vigueur dans les 25 États membres de l'UE et les quatre membres de l'AELE, et le NSTI, qui établit un traitement électronique des déclarations, a été lancé.

Le portail du NSTI est relié aux systèmes douaniers de tous les pays appliquant les procédures de transit de l'Union et de transit commun. Les bureaux de douane communiquent et échangent des messages standard par voie électronique à travers le système, dans leur propre langue. Quant aux opérateurs, ils communiquent par voie électronique à travers le système douanier national du pays où ils exercent leurs activités mais sans pour autant être connectés au NSTI.

Parallèlement à l'informatisation, un nombre de procédures essentielles d'accompagnement et d'améliorations juridiques a été mis en œuvre pour renforcer les contrôles afin de garantir le recouvrement de la dette douanière tout en permettant aux « principaux obligés » remplissant certains critères de bénéficier de mesures de simplification. Parmi ces procédures et améliorations, citons, par exemple, l'obligation de déposer des garanties bancaires couvertes par des banques agréées, le recours aux garanties globales et l'introduction du concept de destinataires et d'expéditeurs agréés (par destinataire agréé, on entend toute personne autorisée par la douane à réceptionner, dans ses locaux, des marchandises sans les présenter au bureau de douane de destination ; un expéditeur agréé est toute personne habilitée par la douane à envoyer, depuis ses locaux, des marchandises sans les présenter au bureau de douane de départ).

Les complexités

L'informatisation n'a pas permis de se débarrasser des complexités. Les règles et les exigences et pratiques en matière d'informatique varient d'un pays à l'autre, selon les obligations nationales. Par exemple,

- certains bureaux de destination ne notifient pas le « principal obligé » de l'arrivée des marchandises ou de leur mainlevée alors que, dans

d'autres, la procédure est pleinement automatisée jusqu'à la demande de renseignements.

- certains États exigent de l'expéditeur qu'il fournisse le code SH des marchandises jusqu'à dix chiffres ainsi que le nombre exact d'unités transportées tandis que d'autres se satisfont d'une description générique ou simplifiée des marchandises.
- certains États omettent d'inclure la TVA ou l'accise au moment d'évaluer la dette douanière.
- certains refusent de valider le régime de transit si le chauffeur n'est pas accompagné d'un commissionnaire en douane local au moment de se présenter au bureau de transit ou de destination.

Les pratiques diffèrent également d'un bureau à l'autre, voire d'une équipe à l'autre au sein d'un même bureau. Il n'est pas inhabituel qu'un douanier de l'équipe du matin refuse d'octroyer la mainlevée pour des marchandises en transit ou exige des documents inutiles, termine sa journée de travail et laisse la place à un collègue de l'équipe de l'après-midi qui, lui, donne la mainlevée pour les mêmes marchandises en transit sans autre forme de procès. Il existe également des différences ou des spécificités selon le mode de transport, que ce soit par camion, par routier, par rail ou par péniche.

En outre, chaque partie à un régime de transit peut accorder des mesures supplémentaires de facilitation aux opérateurs de bonne foi, comme une réduction de la garantie, l'octroi du statut d'expéditeur agréé et la possibilité de ne pas apposer de scellés à un envoi.

N'oublions pas les barrières linguistiques. Idéalement, les « principaux » doivent pouvoir compter sur des personnes plurilingues ayant une expérience en matière de logistique et des questions douanières, afin qu'elles puissent maintenir un contact direct avec les bureaux locaux et régionaux de la douane mais aussi avec le siège central de l'administration douanière. Les « principaux » doivent également

disposer de systèmes informatiques solides et d'un logiciel performant, et doivent parfois être capables de travailler tant au sein du « territoire NSTI » qu'en dehors.

Ces complexités offrent un nouveau marché aux prestataires de services. L'idée serait de donner aux opérateurs du secteur de la logistique la possibilité de déléguer la gestion de leurs opérations de transit par transport routier, par rail et par voie fluviale à un prestataire de service agissant en tant que « principal » (la personne plaçant les marchandises sous le régime de transit, même dans le cas où cette démarche est entreprise par un représentant dûment mandaté) à des fins douanières.

Un tel service est disponible aujourd'hui dans le cadre des procédures de transit de l'Union et de transit commun ainsi qu'au titre des arrangements de transit de l'UEEA. À travers une application web, les clients peuvent créer des déclarations de transit, les soumettre à n'importe quel système douanier et suivre en ligne le mouvement de leurs envois. L'entreprise entreprend les démarches nécessaires pour déposer la garantie exigée, couverte par une banque agréée, en faveur de la douane. Les garanties bancaires sont déposées dans chaque État impliqué dans l'opération de transit afin d'éviter les problèmes pouvant surgir en cas de mobilisation d'une garantie dans un pays par l'administration douanière d'une autre nation.

Les opérateurs commerciaux et les transitaires profitent de l'expérience des experts en transit, qui s'assurent que la déclaration soit conforme aux exigences nationales et qui se chargent de régler tout différend aussi rapidement que possible. Ces mêmes opérateurs et transitaires ne doivent donc plus se doter de capacités informatiques particulières, déposer de garanties bancaires auprès de la douane, engager des avoirs, résoudre les problèmes éventuels surgissant au cours du transit ou encore régler une réclamation. Les chauffeurs reçoivent les notifications pertinentes, qui varient selon les trajets qu'ils ont à parcourir.

Et à l'avenir ?

Eu égard aux différences qui existent dans la mise en place d'un régime

douanier semblable sur tout le continent européen et compte tenu de la diversité des conditions en vigueur tant au sein des pays et régions qu'entre eux, on pourrait se demander s'il est nécessaire et utile d'établir un régime de transit universel imposant des règles identiques à des pays aussi différents que l'Allemagne et le Mozambique, par exemple.

Il serait toutefois préférable de réfléchir à la question sous un angle différent : celui de l'occasion qui s'offre aux pays d'améliorer les opérations de transit nationales et internationales en permettant aux « facilitateurs de transit » de proposer des services adaptés aux législations nationales, en recourant à un système pleinement automatisé et informatisé qui garantisse aux États un haut niveau de conformité et un risque minimal en matière de recouvrement des recettes, par le biais du dépôt de garanties bancaires dans chaque pays participant à l'opération de transit.

Si le Royaume-Uni quitte l'Union douanière de l'UE, il est très probable qu'il rejoindra le système de transit commun, ce qui constituera la seule manière de déplacer le contrôle douanier vers l'intérieur du territoire et de minimiser de la sorte les contrôles à la frontière et les encombrements qui en découlent. Partout dans le monde, les régimes de transit offrent d'énormes avantages tant aux opérateurs commerciaux qu'aux gouvernements. Nous sommes donc convaincus que le fait de donner aux opérateurs commerciaux la possibilité de déléguer la gestion de leurs opérations de transit à une tierce partie dont l'expérience est reconnue et qui offre toutes les garanties nécessaires en matière de recettes et de sécurité constitue un énorme atout, tant pour ces mêmes opérateurs que pour les pouvoirs publics.

Pour les douanes, il suffirait de donner à un tel prestataire de service un accès au système douanier... un petit prix à payer au vu des avantages que tireront les administrations douanières du fait de traiter avec un prestataire de service national fiable et expérimenté qui est également présent sur la scène internationale.

En savoir +

jirka.groenendijk@sgs.com

Protéger la santé des douaniers

Par Wil Grullemans,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE NORDIKO QUARANTINE SYSTEMS

En 2016, en Allemagne, sept travailleurs d'un entrepôt étaient hospitalisés après avoir déballé deux conteneurs. Sans s'en apercevoir, ils avaient inhalé des gaz toxiques invisibles à l'œil nu et sans odeur perceptible. Ils souffraient d'une grave irritation des yeux, de détresse respiratoire et de nausées.

Il est rare que de tels incidents, pourtant pas inhabituels, fassent la une des médias. La présence de gaz est pourtant une sérieuse menace pesant sur les douaniers et autres travailleurs amenés à entrer dans les conteneurs à des fins d'inspection ou de déballage. D'ailleurs, ces dernières années, de nombreux accidents ont été signalés dans le monde entier.

À la suite de l'hospitalisation de douaniers travaillant dans un grand port, des tests ont été réalisés sur tous les conteneurs présents, afin d'évaluer s'ils contenaient des gaz toxiques. Des échantillons d'air ont été prélevés à travers le joint des portes, puis analysés pour établir si la qualité de l'air à l'intérieur du conteneur était assez sûre pour que l'on puisse y pénétrer. L'opération a révélé que jusqu'à 20 % des conteneurs utilisés à l'importation présentaient des niveaux de gaz dangereux.

Des gaz toxiques s'accumulent dans les conteneurs après la fumigation ou tout simplement du fait de la désorption des produits pendant le transit, lorsque des variations de température et d'humidité encouragent le phénomène de dégazage. Parmi ces gaz se trouvent :

- des substances cancérigènes comme le formaldéhyde (provenant des meubles) ou le dichloroéthane (provenant des matières plastiques) ;
- des poisons cardio-pulmonaires tels que la phosphine (provenant des produits alimentaires fumigés) ou le bromure de méthyle (une neurotoxine reconnue doublée d'une substance répertoriée comme appauvrissant la couche d'ozone, autrefois très utilisée pour la fumigation et comme pesticide) ;
- des toxines respiratoires telles que le cyanure d'hydrogène (provenant de carpettes et de tapis).

En dehors des cas d'exposition aiguë, comme celle évoquée ci-dessus, il existe un problème plus insidieux : les douaniers peuvent, à leur insu, être exposés de manière répétée à de faibles doses d'une variété de gaz toxiques.

Certaines administrations douanières, de même que de nombreuses grandes entreprises, ont recours à des solutions spécialement conçues pour déceler la présence de gaz dans les conteneurs et en assurer la ventilation, mais d'autres ne sont toujours pas conscientes de la nécessité de tels systèmes.

En savoir +

info@nordiko.com.au

Le quatrième Forum mondial cynotechnique ravive les discussions



© US Customs and Border Protection / Glenn Fawcett

SI LA SÉCURISATION des échanges commerciaux constitue le cœur de métier des administrations douanières, la durée d'immobilisation des marchandises à des fins de contrôle n'a cessé de se réduire. Le recours à la technologie, notamment aux outils de contrôle non-intrusifs tels que les scanners et les endoscopes, a considérablement contribué à accélérer les procédures de dédouanement tout en garantissant un niveau satisfaisant de sécurité. Cependant, le coût de la technologie restreint fortement son déploiement, tant dans les pays développés contraints à des économies budgétaires que dans les pays en développement, limités par leur capacité d'investissement dans les infrastructures de contrôle, laissant un champ d'action non négligeable aux méthodes de contrôle « humaines », et notamment aux équipes cynotechniques.

Les chiens détecteurs sont en effet devenus des partenaires de choix pour les services douaniers chargés de lutter contre la fraude et constituent un « outil » de détection non-intrusif particulièrement fiable et de plus en plus polyvalent. Au départ limité à la lutte contre le trafic de stupéfiants, le rôle des équipes cynotechniques a évolué et s'est adapté aux pratiques en constante évolution de la criminalité organisée. Confrontés à l'infiltration du crime

organisé dans les échanges commerciaux licites, les services répressifs, notamment les douanes, ont travaillé à élargir les capacités de détection des chiens à des domaines tels que la sécurité, la lutte contre le trafic de devises ou d'espèces sauvages menacées, voire la protection des droits de propriété intellectuelle. Désormais, la douane a largement recours à la cynotechnie dans le cadre des programmes de gestion des risques.

En 2011, dans le cadre de sa mission d'appui à ses Membres en matière de lutte contre la fraude, l'OMD organisait le premier Forum mondial cynotechnique à l'intention spécifique des équipes maître-chien. Au vu du succès rencontré lors de ce premier forum, l'OMD a pérennisé tous les deux ans l'organisation de la rencontre dans le but de créer les conditions propices à un partage d'expériences et de mutualisation des bonnes pratiques entre spécialistes.

En 2017, du 2 au 4 octobre, près de 120 délégués représentant 44 administrations douanières et organisations internationales ont participé à la dernière édition de l'événement qui s'est tenue à Prague, avec l'appui logistique de l'Administration de la Douane tchèque et le soutien financier de la Douane du Japon.

Les principaux objectifs de cette nouvelle édition étaient d'amener les administrations douanières disposant de centres de formation à partager bonnes pratiques et expériences et de recenser les défis communs auxquels se heurtent les équipes managériales, notamment en ce qui concerne les programmes de formation à prévoir et les modèles opérationnels. Durant les trois jours qu'a duré le Forum, les participants ont discuté de ces enjeux au cours d'exposés et de débats qui ont donné lieu à des échanges intenses entre professionnels spécialisés. Ils ont pu aussi assister à des démonstrations d'équipes cynotechniques.

Les sessions de discussion, chacune animée par des experts possédant une expérience étendue dans leur domaine de

compétences respectif, ont porté sur trois grandes thématiques :

- les évolutions les plus récentes dans la manière d'utiliser les chiens dans la recherche de stupéfiants, d'armes à feu, d'explosifs, d'alcools, de métaux, de devises, d'espèces sauvages protégées au titre de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées (CITES) et de marchandises couvertes par des droits de propriété intellectuelle. Il s'est agi notamment de discuter de la formation des équipes cynotechniques aux nouvelles méthodes, du défi que représente la polyvalence des chiens et, bien sûr, des enjeux de la coopération entre les différents organismes chargés de la prévention et de la répression des délits.
- les bonnes pratiques dans le domaine de l'élevage des chiens et de la gestion d'un centre de formation en cynotechnie, et plus précisément celles portant sur la sélection des chiens, le choix de la race en fonction de la discipline, la logistique et les infrastructures d'un centre (chenils, véhicules, outils de formation utilisés), sa gestion, le suivi continu et l'évaluation de son

Centre régional de formation en cynotechnie de l'OMD

En 2017, on recense un total de 12 « Centres régionaux de formation en cynotechnie (CRFC) » établis dans différentes régions du monde et dont la mission est de dresser des chiens détecteurs et de former des maîtres-chiens, ainsi que de fournir aux administrations douanières qui en font la demande une assistance en matière d'utilisation d'équipes cynotechniques. Une documentation est à la disposition des membres désirant se renseigner sur les conditions requises pour devenir un CRFC.

fonctionnement, et l'intégration des équipes cynotechniques dans le mécanisme mondial mis en place en matière de lutte contre la fraude.

- les défis liés à l'utilisation d'équipes cynotechniques et les enjeux qui en découlent en termes de renforcement des capacités. Ont été évoqués les difficultés spécifiques à l'utilisation de chiens dans le cadre du travail sur le terrain, les méthodes de dressage, le contenu des programmes de formation, le recrutement des maîtres-chiens et leur formation, ou encore le fonctionnement des centres nationaux et régionaux de formation en cynotechnie.

Les démonstrations des équipes cynotechniques organisées par la Douane tchèque ont permis de visualiser les capacités de recherche des chiens sur une grande diversité de marchandises : stupéfiants, armes à feu, cigarettes, alcools, espèces sauvages protégées au titre de la CITES et devises.

Le prochain Forum mondial cynotechnique sera organisé en 2019. Entre-temps, l'OMD continuera de fournir aux Membres qui en font la demande toute assistance nécessaire en matière d'utilisation d'équipes cynotechniques. En outre, elle invite les douaniers intéressés par ces questions à rejoindre le groupe virtuel « Global K9 Forum » mis en place via une plateforme électronique depuis 2011. Ce réseau mondial d'experts en cynotechnie compte aujourd'hui plus de 200 participants actifs représentant 78 administrations. Via la plateforme, les experts peuvent compiler les informations importantes dont ils disposent dans la bibliothèque réservée à leur groupe d'utilisateurs et échanger leurs expériences et points de vue par le biais d'un système sécurisé de messagerie.

En savoir +

sylvain.raymond@wcoomd.org
steve.yuen@wcoomd.org

Tour d'horizon du Forum de l'OMD sur la technologie et l'innovation 2017

DU 31 OCTOBRE au 2 novembre 2017, l'OMD organisait pour la sixième fois son Forum sur la technologie et l'innovation, une plateforme qui réunit experts en technologie, responsables de services présents aux frontières, chercheurs et représentants d'organisations internationales, afin de débattre des technologies et d'examiner comment elles peuvent élargir les capacités des douaniers et les aider à relever les défis aux frontières.

Le présent article s'attarde sur certaines des discussions qui ont eu lieu durant cet événement, organisé à Tokyo, au Japon. Il se penche notamment sur les avantages et désavantages des nouvelles technologies, l'impact des technologies dites de rupture sur les frontières, la confiance entre les humains et les machines, l'utilisation des données géospatiales dans l'environnement douanier et le recours à l'analyse des données, sujet récurrent et non moins important que l'OMD avait choisi de mettre en exergue en 2017 en en faisant son thème de l'année.

Chaînes de bloc

Il y a seulement quelques années, les « blockchains » étaient encore considérées comme une technologie dont l'utilisation se limitait aux bitcoins et aux autres cryptodevises. Aujourd'hui, tout le monde réfléchit à la façon d'appliquer cette technologie révolutionnaire dans la mesure où elle peut également être utilisée dans d'autres contextes que celui des cryptomonnaies. Par exemple, certaines entreprises et organisations l'utilisent à titre d'essai dans des domaines liés à la tenue de registres historiques dans la chaîne logistique et à la traçabilité des produits, mettant ainsi en valeur l'énorme potentiel des chaînes de bloc.

Ces dernières permettent, en effet, l'entreposage d'une série de fichiers portant, par exemple, sur les transactions de paiement, les relevés de vente, l'historique d'achat, les écritures d'entreprise et l'historique des prix au détail ainsi que les changements futurs en matière de politique de prix. La technologie des chaînes de bloc permet également de répertorier les données non transactionnelles comme les registres de titres fonciers et de marques de commerce et les informations concernant les brevets ainsi que les journaux de bord. Une chaîne de bloc est, en l'essence, une base de données en expansion continue qui stocke les transactions en temps réel.

Bien que la « blockchain » fasse l'objet de toutes les discussions, les experts ont souligné qu'elle ne constituait pas la panacée. Il ne s'agit pas de savoir si une technologie peut être appliquée dans une organisation, mais d'analyser le problème à résoudre pour voir si cette technologie peut représenter une valeur ajoutée. Le recours à une chaîne de bloc est surtout utile lorsque plusieurs parties sont reliées et ont besoin d'accéder aux mêmes données sans qu'il y ait nécessairement un lien de confiance existant entre elles et en l'absence d'une tierce partie fiable mandatée pour recueillir et partager ces données.

Suivre le rythme de l'innovation

Comment rester au fait des changements et y faire face ? Voilà l'une des nombreuses questions qui ont occupé les participants au Forum au cours de leurs délibérations. L'adoption rapide de la technologie des chaînes de bloc montre à quel point le rythme de l'innovation ne cesse de s'accélérer. À peine prend-on la décision d'acheter quelque chose que déjà une nouveauté apparaît sur le marché.



Les intervenants ont souligné qu'il est essentiel d'anticiper les événements et de toujours rester attentif aux évolutions en suivant, par exemple, la façon dont d'autres services ou entreprises travaillent. Les nouvelles solutions doivent faire l'objet d'expériences pilotes et des personnes aux profils et talents nouveaux doivent être recrutées. Afin de ne pas rester prisonniers d'une solution spécifique, qui pourrait changer ou être remplacée par des technologies plus performantes, certains pays n'hésitent pas à investir dans les plateformes informatiques qui leur permettent de passer plus facilement d'une technologie à une autre sans interrompre leurs opérations.

L'adoption accrue de technologies est en train de modifier rapidement le rôle des douaniers et leur façon de mener leurs tâches à bien. Il est dès lors également important que les dirigeants des administrations douanières communiquent de façon effective et régulière, afin de créer au sein de leur service une culture du changement et de l'innovation.

Question de confiance

S'il est impératif que les fonctionnaires des douanes comprennent l'impact de la technologie sur leur organisation, ils doivent également avoir confiance dans la technologie qu'ils utilisent. Aujourd'hui, il est tout à fait naturel de faire confiance à des machines comme les lecteurs de plaque minéralogique, les lecteurs de passeport et les dispositifs de détection chimique. Pourtant, quand on en vient aux machines dotées d'intelligence artificielle, les choses se compliquent.

Dans quelle mesure faut-il en équiper les machines dites « intelligentes » ? Et comment les créateurs de ces machines peuvent-ils nous aider à répondre à cette question ? Selon ces derniers, un seuil a déjà été franchi puisqu'un certain nombre d'initiatives montre que l'on peut se fier aux machines pour la prise de décisions. Prenons l'exemple des soins de santé, où les machines surveillent certains paramètres, anticipent les problèmes et sont même capables de formuler des corrélations, des modèles et des hypothèses pour déterminer quelles sont les options de thérapie personnalisée dont peut jouir un patient. Un autre exemple éloquent relève du domaine de la reconnaissance d'image,

où l'exactitude des machines dépasse de loin la précision des humains.

Afin de trouver des indicateurs tant pour les risques connus qu'inconnus, les méthodes traditionnelles d'analyse sont lentement remplacées ou complétées par des solutions relevant de l'informatique cognitive, qui incluent des fonctionnalités permettant l'exploration de données, l'apprentissage automatique et le traitement automatique du langage naturel. L'informatique cognitive peut aider les douaniers à prendre des décisions plus éclairées face à un vaste éventail de cas de figures dans la mesure où elle leur permet de comprendre de grandes quantités de données non structurées qui restent inaccessibles pour les systèmes TI conventionnels. Pour autant que la machine puisse expliquer son raisonnement et la façon dont elle formule ses hypothèses, aucun problème de confiance ne devrait se poser, comme l'ont conclu les intervenants de la table ronde. De plus, la décision finale de procéder à l'inspection d'une marchandise ou au contrôle d'un voyageur ne revient pas à la machine. Les machines doivent permettre d'isoler un sous-ensemble plus restreint de transactions à soumettre aux experts pour examen. Elles doivent également permettre de se passer des tâches manuelles et de sauter certaines des étapes analytiques.

Divers fournisseurs de technologies d'inspection non intrusive (INI) ont expliqué que, lors des essais pilotes, leurs outils de détection automatique s'étaient révélés performants : les algorithmes permettent aux machines de reconnaître les objets et de faire la distinction entre les marchandises. Toutefois, pour intégrer ces fonctionnalités, il faut pouvoir accéder à un vaste ensemble de données et il n'existe pour l'heure que très peu de solutions qui ont été déployées et sur la base desquelles des enseignements peuvent être tirés. Les informations sur la performance des systèmes en situation réelle sont encore plus rares, et ce, bien que la mesure des résultats en termes de facilitation, de recettes et de sécurité soit essentielle pour construire la confiance et pour savoir si l'on s'est engagé sur la bonne voie.

Faire confiance aux machines intelligentes pour prendre des décisions ouvre une nouvelle interrogation : qui devrait être tenu responsable des décisions que prend la

machine ? Pour l'instant, la responsabilité est partagée de façon fragmentée entre les douaniers. Si les machines prennent les décisions, cette responsabilité pèsera lourdement sur les épaules des cadres supérieurs.

Données et analyse des données

Bien que tous les participants conviennent qu'il faut placer les données au cœur des activités douanières et faire des administrations des douanes des organisations guidées par les données, force est de constater que les pays en sont à des stades différents quand il s'agit de traduire concrètement cette ambition dans la réalité.

« Notre vision de l'avenir se fonde sur l'idée que les données seront recueillies à toutes les étapes du continuum frontalier et seront analysées grâce aux outils analytiques, dont les résultats seront ensuite soumis à un fonctionnaire », a expliqué l'un des orateurs.

Un autre intervenant a expliqué que son administration, qui doit gérer des frontières difficiles dans des zones où se cachent des groupes terroristes, est en train d'investir dans toutes sortes de dispositifs, dont des drones afin d'accéder à des données en temps réel sur le mouvement des personnes, ainsi que dans un nouveau système de gestion de l'information qui permettra de collecter et de gérer davantage de données.

Un troisième a indiqué que dans son pays, qui doit gérer des « frontières fragiles », l'infrastructure TI, en l'état actuel, ne permet pas de recueillir certaines données et les douaniers, en particulier ceux travaillant aux frontières, ne sont pas préparés à cette fin et ne comprennent ni l'importance de l'analyse des données ni ce qui est exigé d'eux. Le déploiement de toute nouvelle technologie exige une formation et doit tenir compte des capacités existantes au niveau humain.

Il reste un domaine où le recueil des données par voie électronique est à la traîne : le traitement des colis postaux internationaux continue d'être un processus largement manuel. Sur le sujet, les participants ont eu droit à une présentation sur la mise en place d'un projet pilote d'échange de données par voie électronique entre les postes et les administrations douanières de l'Australie

et de la Nouvelle-Zélande (ce projet pilote est présenté en page 27 du présent numéro).

Les avantages de l'utilisation des données des entreprises dans la lutte contre la fraude ont également été abordés lors des discussions. Un intervenant a expliqué que la capacité moyenne d'une administration douanière à détecter et à empêcher la fraude n'est pas assez robuste. Plusieurs raisons ont été invoquées pour expliquer cette réalité, dont la prolifération d'entreprises et la facilité avec laquelle elles peuvent être créées, combinées à la capacité des sociétés de cacher leurs activités délictueuses derrière des opérations internationales et des structures mondiales complexes. Les fraudeurs utilisent les entités commerciales aussi facilement qu'ils utilisent les individus. Il n'est pas rare de se trouver face à des sociétés dont la structure indique des propriétaires dans 23 pays, englobe plus de 150 entreprises et compte au moins 50 actionnaires individuels différents.

L'une des manières de lutter contre la fraude (sous-évaluation ou fausses déclarations) consiste à se pencher sur les liens non déclarés entre parties liées. Toutefois, l'obtention de données exactes sur les entreprises privées représentent un vrai défi. Les structures propriétaires des entreprises sont souvent complexes et ne cessent d'évoluer et il convient de vérifier et de « nettoyer » les données et d'en garantir la qualité. Les données devront également être normalisées pour en permettre une analyse systématique. Par ailleurs, des identifiants uniques devront être créés pour les entités afin de les relier avec précision et arriver ainsi à identifier leurs réseaux de façon intégrale.

Les administrations des douanes peuvent choisir de se fier à des prestataires de service tiers afin d'établir la propriété des entreprises et d'analyser les rapports entre ces entités et les personnes les contrôlant. Les données recueillies en externe sont intégrées dans une plateforme de données interne et le jeu de données enrichi et combiné est alors prêt à être « digéré » aux fins de l'évaluation des risques. Si les analystes ne peuvent passer en revue toutes les données concernant les sociétés sans l'aide de la technologie, le fait de disposer de ces données et de la technologie pour les analyser ne suffira pas en soi, vu le niveau de complexité de la fraude. Il est essentiel de

pouvoir compter sur l'analyse humaine et sur les personnes compétentes en la matière afin d'éliminer les résultats faussement positifs.

Des données et des cartes

Les participants au Forum ont également débattu de la valeur ajoutée de la cartographie des données et de l'utilisation des technologies géospatiales. Les cartes sont des instruments utiles permettant de simplifier des informations complexes, qu'il s'agisse d'éduquer ou de convaincre des individus, ou encore de mieux comprendre des idées ou des situations. Les cartes constituent une représentation visuelle et le visuel marque toujours les esprits. Il est dit que 90 % des informations transmises au cerveau sont d'ordre visuel et que le cerveau traite une information proposée sous la forme d'une image 60.000 fois plus rapidement que celle proposée sous la forme d'un texte.

Si les cartes sont une excellente façon de rapporter l'information connue, elles permettent également de découvrir ce qui nous est inconnu. Elles peuvent aussi être utiles pour vérifier le fondement d'une idée dont on sent qu'elle est vraie mais dont on ne peut affirmer la véracité en toute certitude. Enfin, les données cartographiques offrent de grandes opportunités en termes de coopération dans la mesure où elles rendent possible l'ouverture d'un dialogue avec des experts provenant de domaines, voire de pays, différents, chacun pouvant tirer devant une carte sa propre analyse selon sa propre perspective.

Durant le Forum, plusieurs exemples ont été donnés montrant que l'ajout d'un composant spatial aux données a permis de mettre le doigt sur certains problèmes ou de tirer des conclusions rapidement. L'OMD a expliqué comment elle utilise les données géospatiales dans un programme de recherche portant sur la région du Lac Tchad, ce dernier étant au croisement de plusieurs pays et constituant une véritable plaque tournante commerciale entre le Soudan, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Est. Les chercheurs ont défini la frontière comme une vaste zone tampon, une région structurée par l'économie des frontières et où la douane appliquerait ses contrôles. L'objectif était de voir ce qui se passait entre les points d'entrée à la frontière, quelles étaient les dynamiques du commerce

de marchandises et du mouvement des personnes, quelles étaient les routes utilisées et à quelle fréquence, etc., mais aussi de donner aux fonctionnaires de terrain des informations pertinentes leur permettant de définir les actions à prendre. Dans une région telle que celle du Lac Tchad, il est fondamental de savoir où allouer les ressources, compte tenu du fait que tout déploiement mobilise inévitablement d'énormes moyens. Il est également crucial de comprendre et de montrer l'impact des mesures de sécurité sur l'économie de ces zones frontalières afin d'en informer les décideurs politiques. D'autres projets ont été présentés aux participants du Forum, illustrant les bénéfices du recours à la cartographie lorsqu'il s'agit d'analyser le trafic des camions, les flux du commerce informel ou encore les activités aux ports.

La douane recueille très peu de « géodonnées », terme collectif désignant toutes sortes de données ayant une référence spatiale. Idéalement, il faudrait pouvoir disposer de données provenant du terrain et de la part de communautés vivant dans les zones frontalières ainsi que de données provenant de transporteurs traversant ces régions. Quoi qu'il en soit, il est possible d'établir des cartes à partir de données provenant du domaine public. De nombreuses données géoréférencées sont disponibles concernant la géographie d'un territoire (relief, voies fluviales, végétation), l'infrastructure (routes, sentiers et chemins, frontières), la démographie et les zones habitées, et surtout l'économie, notamment l'emplacement des marchés. Les images satellites sont aussi facilement accessibles et les agences de presse constituent d'excellentes sources d'information.

Il existe une variété de logiciels permettant de créer, d'organiser et de présenter des données spatialement référencées ou géoréférencées, regroupés sous l'appellation de Systèmes d'information géographique (SIG). Certains sont à code ouvert, d'autres sont des logiciels propriétaires traditionnels. Les participants au Forum ont eu droit à une présentation des différentes technologies, allant d'outils d'élaboration de cartes à des solutions de gestion des connaissances géospatiales très sophistiquées qui recueillent et donnent à voir les informations en temps réel relatives à la position des objets, les données provenant d'objets connectés ou

de satellites, ou encore les données générées par les dispositifs de vidéosurveillance et capteurs à distance.

Le travail des chimistes

Si les analystes de données sont de plus en plus indispensables, le travail des chimistes est également fondamental pour les services répressifs, par exemple, pour déterminer l'origine des substances illicites saisies. Au cours du Forum, la Douane japonaise a présenté son programme phare sur la méthamphétamine, inauguré en 2008, ainsi que les outils dont elle dispose pour analyser la drogue. En analysant le profil chimique des stupéfiants saisis et des précurseurs utilisés dans leur fabrication, l'administration est capable de déterminer l'origine des produits par région ainsi que les itinéraires suivis lors de leur transport et de comparer les cas afin de démasquer les réseaux de la drogue.

Contrôle à distance, contrôle centralisé

Les avantages à tirer d'une intégration et d'une centralisation des images radioscopiques générées par les dispositifs INI ont une fois de plus été mis en lumière. Des solutions prévoyant une interface commune ont été conçues, permettant de voir, sur le même écran et en recourant au même outil analytique, toutes les images produites par les machines. Ainsi, il est notamment possible de centraliser la gestion des opérations de scannage et de gérer les inspections et les vérifications depuis un centre de contrôle à distance. Des projets sont en cours visant à intégrer les résultats des vérifications d'autres systèmes de détection ainsi que les sources d'informations d'autres services répressifs afin d'aboutir à un profil de sécurité

complet et précis pouvant être consulté depuis un poste de travail commun de visualisation.

Les participants ont également été informés de l'évolution des travaux sur le « format de fichier uniformisé » (UFF) sur lequel travaillent l'OMD et les fournisseurs de technologie INI et qui est voué à devenir la norme internationale pour les images générées par les dispositifs INI et les métadonnées qui y sont associées. Le projet devrait aboutir dans les prochains mois.

Applications mobiles

Aujourd'hui, dans de nombreuses administrations, les douaniers sont mobiles et peuvent travailler à distance dans la mesure où ils ont accès à des applications via une tablette ou un téléphone intelligent. Par exemple, les inspections peuvent être menées sur place du début à la fin ; les voyageurs peuvent être soumis à un contrôle moyennant un téléphone portable auquel est relié un lecteur d'empreinte digitale. La plupart des outils ou bases de données devraient être disponibles moyennant une « appli », ont convenu les intervenants.

Reconnaissance vocale

La reconnaissance vocale s'est répandue de façon si extraordinaire que, concernant l'avenir de cette technologie, tout le monde semble d'accord pour dire qu'on la retrouvera partout. Ainsi, il n'est pas irréaliste de penser que les claviers et autres tableaux de bord similaires seront graduellement éliminés de tous les dispositifs et que ces derniers seront progressivement capables d'écouter simplement la voix humaine et d'agir par commande vocale.

Reconnaissance faciale

Les logiciels de reconnaissance faciale reposent sur la capacité à distinguer un visage du reste d'une image de fond, à mesurer les différents traits faciaux et à comparer ces caractéristiques à des images entreposées dans une base de données. De nombreuses administrations ont déjà investi dans ce type d'outil (comme le Japon qui accueillera les Jeux Olympiques en 2020) ou ont l'intention de le faire, afin d'identifier plus facilement les passagers devant faire l'objet d'un contrôle aux aéroports et de diminuer les délits tels que les usurpations d'identité. Les participants qui ont eu l'occasion de tester cette technologie lors du Forum ont été particulièrement impressionnés.

Conclusion

Il serait impossible de passer en revue de façon exhaustive toutes les technologies présentées lors du Forum. D'autres dispositifs de détection et d'identification des produits ont également été dévoilés dans le cadre de l'exposition, ainsi que des instruments à rayon X portatifs. Les participants ont également eu droit à des vidéos et à des démonstrations portant sur les scanners de fret de pointe ou encore sur les solutions pour l'analyse de gaz et la ventilation des conteneurs, et bien plus encore.

Une fois de plus, cet événement s'est révélé être une plateforme utile pour établir un dialogue entre les représentants de la douane et les prestataires de technologie, dialogue qui aboutira dans l'idéal à des avancées dans le déploiement effectif des solutions technologiques.

En savoir +

www.etouches.com/ti2017

WCO IT 2018
Conference & Exhibition
6-8 June | Lima, Peru

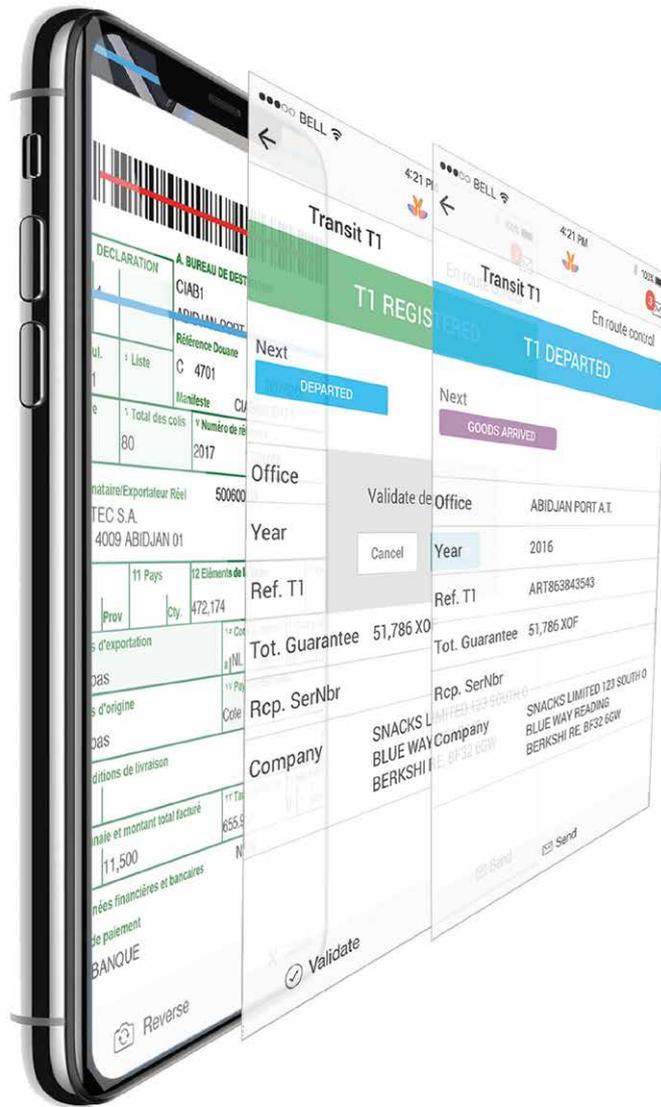
SUNAT | KOREA CUSTOMS SERVICE

Brussels - Johannesburg - Kuala Lumpur - Istanbul - Bangalore - Veracruz - Seoul - Marrakesh - Dublin - Seattle - Tallinn - Dubai - Brisbane - Freeport - Dakar - Tbilisi



WEBBTracker

Customs Officers are now mobile along the transit corridor



Scan barcodes & perform on route controls

Inspection acts

Exit Notes

Licenses

100% compatible with Asycuda World