

Février 2019 | mag.wcoomd.org

OMD actu

88



Des frontières SMART



Organisation mondiale des douanes

SOLUTION READY



OFFERINGS

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

SOLUTIONS



Trade Hub

Trade Hub Information Portal



PAAR

Pre -Arrival Assessment Report

VIEW

Single Window Application Platform



National Automotive Repository Portal

24 DOSSIER **Maurice, une petite économie insulaire en mouvement**



32 DOSSIER **Chaînes de blocs, la Corée prépare l'avenir**



66 PANORAMA **La Douane chinoise déstabilise une organisation de trafic d'espèces sauvages**



76 POINT DE VUE **Plus de données pour mieux lutter contre le trafic de déchets**



84 ÉVÉNEMENT **Instiller du respect pour la propriété intellectuelle**



SOMMAIRE

5 FLASH INFOS

- 5 Cartographier l'informalité
- 6 Nouveau plan stratégique à l'horizon
- 7 L'OMD et l'UE se mobilisent pour appuyer l'application du Système harmonisé en Afrique

10 DOSSIER

- 11 Quelques mots à propos du thème de l'année
- 13 L'adhésion de la Serbie au régime de transit commun change la donne
- 15 Les pays d'Afrique de l'Est réduisent le temps de transit
- 18 Comment le Programme brésilien d'OEA a fait passer les régimes douaniers à la vitesse supérieure
- 22 Le Burkina Faso en marche vers une plus grande facilitation des échanges
- 24 Maurice, une petite économie insulaire en mouvement
- 30 Le modèle australien de perception par le fournisseur expliqué
- 32 Chaînes de blocs, la Corée se prépare pour l'avenir
- 36 Normaliser les plateformes et s'adapter aux dernières solutions technologiques : la voie de l'avenir
- 39 ONE Record : un tournant dans la numérisation des données sur le fret aérien

42 PANORAMA

- 42 Témoignage : être expert associé à l'OMD
- 46 Commerce illicite des espèces sauvages: aperçu des évaluations aéroportuaires
- 48 Un nouveau système d'information douanier voit le jour en Algérie
- 51 Le secteur des zones franches en République dominicaine
- 54 Réseau douanier national de lutte contre la fraude : retour d'expérience de deux pays
- 58 La Douane de Dubaï dynamise la formation grâce à la réalité virtuelle
- 59 La Douane danoise déploie un drone sous-marin
- 60 La riposte d'Israël face aux menaces pesant sur le patrimoine culturel
- 64 Comblent le retard de développement dans le Pacifique
- 66 La Douane chinoise déstabilise une importante organisation de trafic d'espèces sauvages
- 69 PEN-CP, le projet qui stimule l'innovation et rapproche les spécialistes en douane et en sécurité des frontières

72 POINT DE VUE

- 72 Intégrer le Système harmonisé dans le monde des entreprises afin d'améliorer les travaux sur les règles d'origine
- 76 Trafic de déchets illicites : davantage de données pour mieux maîtriser ce commerce
- 79 Quel avenir pour la Convention de Kyoto révisée de l'OMD ?

84 ÉVÉNEMENTS

- 84 Conférence sur le Respect de la propriété intellectuelle : aperçu des discussions
- 89 Conférence mondiale sur la sécurité: premier bilan trois ans après la Résolution de Punta Cana de l'OMD
- 91 Calendrier des événements

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, Belgique
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 1 avril 2019 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 : ©Michael Runkel Robert Harding Heritage

Design www.inextremis.be - mp5973



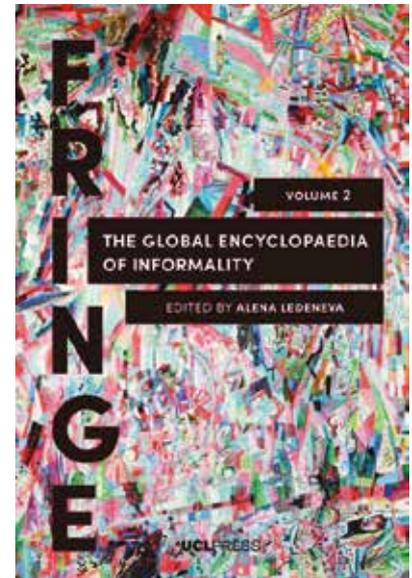
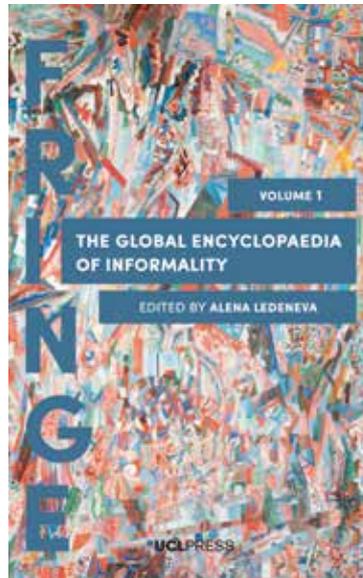
Cartographier l'informalité

Le *Global Informality Project* vise à recueillir des informations sur les pratiques et les structures informelles partout dans le monde. Lancée en 2014 et disponible en ligne à l'adresse www.in-formality.com, la plateforme en ligne permet d'effectuer des recherches par région, pays, mot-clé ou type de pratique. Plus de 250 chercheurs de 70 pays participent déjà au projet en partageant leurs travaux, permettant ainsi aux lecteurs de mieux comprendre les règles tacites ou « les façons de faire » existantes dans leur pays ou région.

Ces pratiques sont présentées par groupes, selon leurs ressemblances, dans les deux volumes de la *Global Encyclopaedia of Informality* publiée par l'UCL Press en accès ouvert. Ces volumes incluent des pratiques qui sont courantes, familières et considérées comme allant de soi, mais aussi certaines dont il est embarrassant de parler. Il s'agit notamment d'échanges de cadeaux, de faveurs ou de contributions en contrepartie de services (volume 1) ou encore de systèmes d'aide sociale, de travail et de formes de cooptation (volume 2).

Le paradoxe des pratiques informelles réside dans le fait qu'elles restent invisibles pour un public étranger ou profane alors qu'elles sont omniprésentes. L'ouvrage montre à quel point ces pratiques, qui sont utilisées avec la plus grande dextérité par les initiés, sont profondément ancrées partout dans le monde. Le fait d'entretenir des liens informels avec les *kumstvo* (parrains) au Monténégro ou avec les *hyvä veli* (chers frères) en Finlande, ou encore des relations relevant de la *vetterliwirtschaft* (littéralement, de l'économie des « petits cousins ») en Suisse peut faire toute la différence pour un individu. Et pourtant, tout comme pour les relations de famille, ces liens sociaux contraignent autant qu'ils ne facilitent les décisions et les actions, comme le révèlent les articles sur la *janteloven* (l'aversion à l'individualité) au Danemark, en Norvège et en Suède, ou la *krugovaya poruka* (responsabilité commune) en Russie et ailleurs en Europe.

Le projet permet également de comparer les pratiques partout dans le monde et remet en cause les suppositions les plus courantes sur l'informalité, mettant particulièrement



en perspective ses liens supposés avec la corruption, la pauvreté et le développement ainsi que la moralité et les régimes oppresseurs. Il met en exergue l'ambivalence et la complexité du fonctionnement des sociétés humaines. Le projet illustre aussi le potentiel d'un travail en « réseau de compétences » interdisciplinaire, qui se fonde sur le croisement des travaux de recherche menés par un ensemble de chercheurs travaillant sur plusieurs domaines. Alors que les méthodes axées sur une seule discipline tendent à se centrer de manière sélective sur les aspects politiques ou socioéconomiques, la perspective en réseau offre une vue approfondie de la complexité des forces en jeu.

Le projet pourrait intéresser les décideurs qui veulent imaginer des solutions qui soient bénéfiques pour tous, mais suffisamment pragmatiques, en particulier dans le domaine des échanges transfrontaliers dans les pays en développement. Le projet est appuyé par les fonds de recherche de l'UCL, du septième programme-cadre de la Commission européenne et du programme de financement européen Horizon 2020 pour la recherche, l'innovation et le développement technologique (ANTICORRP et INFORM).

En savoir +

www.in-formality.com

informality2014@gmail.com

Nouveau plan stratégique à l'horizon

Par Ricardo Treviño Chapa,

SECÉTAIRE GÉNÉRAL ADJOINT DE L'OMD

Toute organisation, qu'elle soit publique ou privée, nationale ou internationale, doit se doter d'un plan stratégique, autrement dit d'une feuille de route, afin d'atteindre ses objectifs. Si un tel document n'existe pas ou s'il n'est pas revu régulièrement, les éléments composant l'organisation auront tendance à travailler de manière isolée, sans tenir compte parfois des aspirations plus larges qu'elle tente de réaliser. L'OMD ne fait pas figure d'exception à cette règle et son Secrétariat a besoin d'un plan stratégique pour mener ses activités quotidiennes et garantir que les efforts de son personnel se focalisent pleinement sur l'atteinte des objectifs préalablement définis.

L'OMD est en train de préparer son Plan stratégique pour la période 2019-2022 et le Secrétaire général adjoint se charge de la coordination des travaux entre le Secrétariat et les Membres de l'Organisation à cet effet. La première phase de ce que l'on appelle le « cycle de planification stratégique » consiste à tirer les conclusions de la mise en œuvre du plan stratégique existant.

Le Plan stratégique actuel se compose de 70 activités tactiques et de plus de 90 indicateurs de performance. Chacun de ces éléments doit être examiné et amendé, le cas échéant, afin de tenir compte des nouvelles préoccupations et priorités des Membres de l'OMD. Afin de déterminer où nous en sommes, le niveau de pertinence de ces activités tactiques a été jaugé au travers d'une enquête et, pour la première fois dans l'histoire de l'Organisation, six ateliers régionaux ont été organisés afin de débattre des résultats de l'enquête, de déterminer les priorités et les initiatives stratégiques, et de définir les principaux résultats escomptés et indicateurs stratégiques permettant aux Membres de l'OMD d'assurer plus facilement un suivi des activités menées par le Secrétariat.

La deuxième phase du cycle de planification stratégique consiste à définir une nouvelle stratégie. Des consultations avec les Membres, il est apparu clairement que l'OMD doit communiquer plus clairement qu'elle est « une Organisation qui aide ses Membres à surmonter les obstacles, à saisir les opportunités et à atteindre leurs buts stratégiques en les

dotant de normes mondiales, en leur offrant une assistance technique et en facilitant la coopération entre eux ».

Au moment d'élaborer le nouveau Plan stratégique, il est impératif que nous tenions compte non seulement des éléments qui doivent être couverts, mais aussi de la façon dont nous allons procéder pour leur mise en place, au cours de la phase dite « d'exécution ». Tous les plans stratégiques contiennent des plans opérationnels annuels assortis d'activités et d'indicateurs de performance spécifiques.

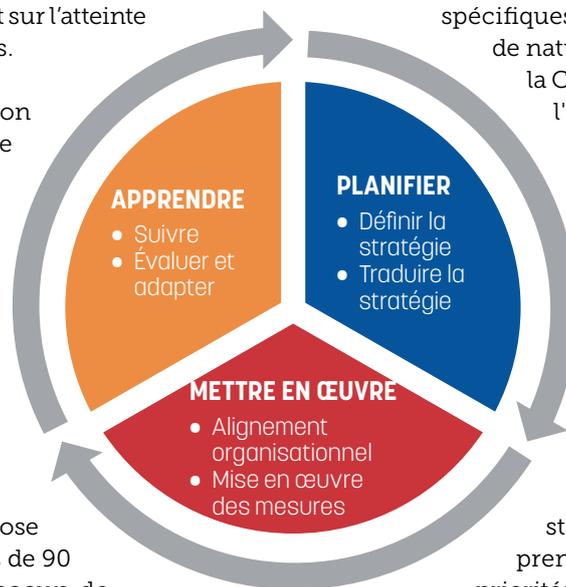
Après avoir débattu des éléments de nature stratégique lors de la réunion de la Commission de politique générale de l'OMD de décembre 2018, et apporté les amendements nécessaires au Plan existant, nous avons élaboré un Plan opérationnel pour la période allant de juillet 2019 à juin 2020 qui fera l'objet d'une discussion au sein du Comité d'audit et du Comité financier de l'OMD.

Il est envisagé d'inclure dans le nouveau plan une « carte stratégique » pour communiquer la stratégie de l'OMD à toutes ses parties prenantes. Elle inclura notamment les priorités actualisées ainsi que de nouvelles initiatives portant sur l'utilisation de nouvelles technologies, la mesure de la performance, l'échange d'informations douane/secteur privé, la lutte contre le terrorisme et la validation de la mise en œuvre des normes de l'OMD, autant de thèmes qui ont été soulevés lors des récentes discussions.

Le nouveau Plan stratégique sera soumis au Conseil de l'OMD pour examen lors de sa prochaine session de juin 2019. Une fois que le texte aura été avalisé, il sera essentiel de garantir que le contenu du document soit diffusé autant que possible à l'intérieur et à l'extérieur de l'Organisation – une tâche qui exigera également la participation active de tous les Membres de l'OMD. Après son adoption, un nouveau cycle débutera, et avec lui une nouvelle phase « d'apprentissage » au cours de laquelle les progrès réalisés feront l'objet d'un suivi et les activités seront évaluées.

En savoir +

communication@wcoomd.org



L'OMD et l'UE se mobilisent pour appuyer l'application du Système harmonisé en Afrique

Unir l'Afrique par le biais d'une nomenclature commerciale commune, tel est l'objectif d'un nouveau programme financé par l'Union européenne (UE) et mené par l'OMD. Le programme, qui se déroule sur 41 mois, intitulé « Harmoniser le classement des marchandises sur la base des normes de l'OMD afin de renforcer le commerce africain », est centré sur le développement des capacités organisationnelles et techniques en matière de classement selon le Système de désignation et de codification des marchandises de l'OMD, plus connu sous son acronyme « SH ». Il prévoit, en outre, une assistance pour la mise en place de mécanismes de décisions anticipées, permettant à la douane de prendre des décisions en matière de classement des marchandises avant leur importation ou exportation, à la demande d'un opérateur économique qui prévoit d'effectuer une transaction de commerce extérieur.



© Banque mondiale

Le SH en quelques mots

Pour celles et ceux qui ne le connaîtraient pas, le SH est une nomenclature internationale à six chiffres pour le classement des marchandises. Devenu un langage universel pour l'identification et la codification de plus de 98 % des produits faisant l'objet d'échanges internationaux aujourd'hui, il est utilisé par presque toutes les économies du monde

comme fondement pour leurs tarifs douaniers et pour le recueil des statistiques commerciales.

Depuis 2002, la nomenclature a été révisée tous les cinq ans de manière à tenir compte des changements intervenus au niveau des technologies et des tendances du commerce international. Un dossier détaillé contenant toutes les dernières informations sur cette

Le principal résultat escompté est de faire en sorte qu'en 2022, lorsque la prochaine mouture du SH entrera en vigueur, tous les pays africains ayant pris part au programme aient ratifié la Convention du SH et appliquent la version 2022.

importante norme de l'OMD a été publiée dans l'OMD Actualités de juin 2018.

Unir l'Afrique par le biais d'une nomenclature commerciale commune

À ce jour, 49 des 54 pays d'Afrique ont ratifié la Convention du SH de l'OMD mais seuls 30 en appliquent la plus récente version. Or, utiliser la même version du SH – et la version la plus récente – offre de nombreux avantages.

Cela est tout d'abord essentiel pour la négociation d'accords de libre-échange, négociation qui requiert une compréhension de la portée des produits pouvant bénéficier de tarifs préférentiels, et pour la mise en œuvre de règles d'origine basées sur des critères de « changement de classement tarifaire » (CCT).

Disposer d'une même version rend ensuite le processus de dédouanement plus aisé et facilite la vie des opérateurs commerciaux transfrontaliers, dans la mesure où les biens traversant les frontières entre les pays ne doivent pas être reclassés au niveau des positions à six chiffres.

Cela permet en outre de disposer de données comparatives plus fiables entre les pays, ouvrant la voie à un suivi plus facile et rapide des marchandises soumises à contrôle, à une compilation de statistiques commerciales pleinement comparables, à l'application précise de contrôles concernant les contingents et à une comparaison plus aisée des résultats des travaux de recherche et d'analyse économiques en cours partout dans le monde.

Enfin, le recours à la version la plus récente aide les pays à honorer leurs obligations internationales en matière de remise de rapport, de suivi ou de contrôle.

Outre qu'ils n'appliquent pas tous la version 2017 du SH, seuls six pays appliquent la Recommandation de l'OMD relative à l'amélioration des travaux de classement tarifaire et des infrastructures connexes et seuls huit appliquent la Recommandation du Conseil sur les décisions anticipées, mesure phare pour faciliter le commerce.

Une telle situation est problématique d'autant plus que les pays à travers le monde sont appelés à mettre en œuvre les dispositions de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui vise à stimuler la croissance économique

et à promouvoir la participation de toutes les nations au commerce international.

Buts du programme

Le Programme de l'OMD s'est donné un objectif ambitieux pour l'Afrique. Le principal résultat escompté est de faire en sorte qu'en 2022, lorsque la prochaine mouture du SH entrera en vigueur, tous les pays africains ayant pris part au programme aient ratifié la Convention du SH et appliquent la version 2022, tel que l'exigent, outre ladite Convention, l'AFE et la Convention de Kyoto révisée (CKR). Le programme s'inscrit également dans le cadre de projets d'intégration commerciale, tels que l'établissement d'une zone de libre-échange continentale africaine, projet lancé en 2018 et dont l'objectif est de faciliter et d'accroître le commerce intra-africain et avec le reste du monde.

L'objectif à plus long terme est de doter les communautés économiques régionales et les administrations des douanes de l'Afrique des capacités organisationnelles et des ressources nécessaires pour leur permettre de migrer vers de futures versions du SH de manière autonome et coordonnée au niveau continental et régional.

Dans le cadre du programme, les administrations auront accès à la base de données du SH en ligne qui regroupe tous les outils de l'OMD sur le SH susceptibles de leur apporter une aide en matière de classement tarifaire, comme le Recueil des avis de classement, les Notes explicatives, l'Index alphabétique ou encore les Décisions de classement prises par le Comité du SH.

Ne seront pas couverts les sujets relatifs aux politiques fiscales et aux taux de droits et taxes dans la mesure où ces derniers sont régis par des considérations et des décisions nationales.

Pays visés

Le programme se centrera plus particulièrement sur les pays qui répondent aux critères suivants :

- les pays n'ayant pas encore ratifié la Convention sur le SH ;
- les pays n'utilisant pas la dernière version du SH ou qui sont confrontés à des difficultés récurrentes pour migrer vers les versions les plus récentes du SH en temps voulu ;

- les pays n'appliquant pas les Recommandations du Conseil de l'OMD sur les infrastructures de classement tarifaire et sur les décisions anticipées ou renseignements tarifaires contraignants ;
- les pays qui ont externalisé le classement à une société d'inspection du secteur privé et qui veulent lancer les mesures nécessaires pour résilier ces contrats conformément à l'article 10.5.1 de l'AFE.

Situation actuelle et perspective d'avenir

Le Programme en est à la phase de mobilisation et de planification des ressources. À ce jour, la Commission de l'Union Africaine, plusieurs communautés économiques régionales et plus de 30 administrations des douanes d'Afrique ont officiellement introduit une demande de soutien au titre du programme et ont nommé leurs correspondants locaux afin de gérer le programme au sein de leurs organisations respectives.

L'OMD, entre-temps, a déjà recruté une équipe de gestion du programme à plein temps composée de trois fonctionnaires travaillant depuis le siège de l'Organisation qui ont déjà entrepris les premières missions de diagnostic afin de procéder à un état des lieux des organisations bénéficiaires, en vue notamment de démarrer la mise au point de programmes de travail sur-mesure.

Un Comité de pilotage du programme devrait être établi très prochainement. Composé de représentants de l'UE, de l'OMD, de la Commission de l'Union Africaine, de communautés économiques régionales et d'administrations des douanes, il sera chargé d'évaluer les programmes de travail annuels ainsi que les rapports narratifs et financiers.

En savoir +

HS-Africa-programme@wcoomd.org

LE PILOTAGE DE VOS DONNÉES DOUANIÈRES, SÉCURITAIRES & COMMERCIALES



www.conex.net

CONEX
i-WAY TO CUSTOMS

Des frontières SMART pour le mouvement sans entrave des personnes et marchandises



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 - pertinent pour la communauté douanière internationale. Le slogan choisi pour l'année 2019 est « Des frontières SMART pour des échanges commerciaux fluides et le mouvement sans entrave des personnes et marchandises ». Parler de frontières « intelligentes » est d'autant plus opportun que l'on parle aujourd'hui de travail intelligent, de technologies intelligentes, d'objectifs intelligents et même de villes intelligentes.

Le thème invite les Membres de l'OMD à examiner la manière dont ils peuvent faciliter les échanges commerciaux et les mouvements de passagers, tout en atténuant les menaces inhérentes aux flux transfrontaliers de marchandises, de personnes et de moyens de transport. L'acronyme anglais SMART renvoie aux principes qui doivent ici guider la douane : sécuriser les frontières, mesurer la performance, automatiser les procédés, gérer les risques et intégrer la technologie.

Sécuriser est un terme familier qui fait référence aux efforts entrepris pour sécuriser les échanges et faciliter le commerce légitime. Permettre un mouvement rapide et sûr des personnes et des biens à travers les frontières encourage le commerce et les voyages. Faciliter ces flux tout en les sécurisant n'est pas une tâche facile, mais les douanes sont concentrées et déterminées à atteindre cet objectif.

À côté de la sécurité, nous promovons une culture axée sur la performance qui s'appuie sur l'auto-évaluation et la mesure objective. La mesure de la performance est essentielle pour une prise de décisions éclairées qui

soutiendront à leur tour mise en œuvre et évaluation.

Être « SMART » se réfère inmanquablement à la nécessité pour la douane de mettre au point des solutions « automatisées ». Dans la recherche d'un environnement frontalier moins tatillon, où les données sont extraites, partagées et analysées de manière efficace, la douane doit s'appuyer sur des processus automatisés. C'est un autre domaine dans lequel les douanes



progressent avec leurs programmes de réforme et de modernisation.

Adopter une démarche fondée sur la « gestion des risques » est essentiel à tout processus douanier moderne. Cela exige un examen sérieux des pratiques d'analyse du risque et le développement de techniques efficaces de ciblage basées sur des méthodes modernes et des outils tels que l'analyse prédictive ou la biométrie. Encore une fois, les douanes ne sont pas en reste, de plus en plus de Membres de l'OMD reconnaissant l'importance d'utiliser des méthodes basées sur les risques.

Cela nous amène au dernier mot de notre acronyme, « technologie ». La douane devrait sans relâche réaliser des études et organiser des exercices de démonstration de faisabilité concernant les technologies émergentes pour rester en première position. Des technologies telles que les chaînes de blocs et l'informatique en nuage sont notamment mises à profit mais nous avons encore besoin de davantage de partage d'expérience dans ce domaine.

Pour le dossier de ce numéro du magazine, nous avons invité diverses personnes à présenter des initiatives ou projets qui contribuent à la création de frontières intelligentes. 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 serbe sur la numérisation de son régime de transit et sur les procédures d'accompagnement prises dans la foulée de cette numérisation afin de sécuriser les opérations de transit tout en accordant des simplifications aux opérateurs remplissant certains critères. Toujours dans le domaine du transit, la Douane ougandaise explique comment la mise en place d'un système de surveillance électronique du fret au niveau régional permet aux pays de l'Afrique de l'Est de réduire les délais de transit, de prévenir le vol et de renforcer la perception des recettes.

Vient ensuite un article de la Douane brésilienne qui présente son programme d'opérateur économique agréé (OEA), et plus particulièrement l'impact du programme en termes de facilitation des échanges et les efforts déployés pour inciter d'autres agences frontalières à y participer.

Suit un article du Secrétariat expliquant comment la Douane du Burkina Faso a établi un mécanisme de décisions anticipées pour le classement tarifaire et conduit une première étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises grâce au soutien fourni par l'OMD dans les domaines de la gestion de projet et de l'engagement des parties prenantes

L'OMD ayant récemment lancé une initiative sur les petites économies insulaires afin de sensibiliser davantage la communauté internationale aux problèmes qui les touchent et de fournir un renforcement des capacités

et une assistance technique sur mesure pour les aider à mieux s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales et lutter contre le commerce illicite, nous avons demandé à la Douane mauricienne de nous donner un aperçu des spécificités de son économie et de ses flux commerciaux, ainsi que des mesures et initiatives prises pour accroître l'efficacité et réduire les coûts du commerce.

Les modèles de perception des droits et taxes sur les importations de biens de faible valeur ont également fait l'objet de discussions approfondies au cours des derniers mois. En guise d'illustration, le ministère australien de l'intérieur explique le fonctionnement de son nouveau modèle de perception par le fournisseur en vertu duquel ce sont les vendeurs étrangers qui ont la responsabilité de facturer, percevoir et reverser la taxe sur les importations de biens de faible valeur.

La technologie de la chaîne de bloc est un autre sujet qui fait l'objet de beaucoup d'attention ces derniers temps. La Douane coréenne nous présente dans les pages qui suivent les projets pilotes qu'elle a menés afin de tester la technologie.

Dans les années à venir, la technologie continuera de jouer un rôle de plus en plus important dans l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Selon DHL, si l'industrie du courrier express regorge de données permettant d'établir un journal de bord enregistrant l'itinéraire suivi par un envoi, cette mine d'informations n'a pas énormément de valeur en l'absence d'un moyen normalisé et mis à niveau qui permet de recueillir et d'interpréter ces données. L'Association du transport aérien international appelle aussi à l'élaboration de normes relatives au partage de données sur le Web, tout en présentant ONE Record, la prochaine étape importante dans la numérisation des données sur le fret aérien.

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'acronyme SMART renvoie aux principes qui doivent ici guider la douane : sécuriser les frontières, mesurer la performance, automatiser les procédés, gérer les risques et intégrer la technologie.

L'adhésion de la Serbie au régime de transit commun change la donne

Par la Douane serbe

La République de Serbie se trouve sur les routes commerciales qui relient l'Europe occidentale et centrale à la région sud-est de l'Europe, en particulier aux pays des Balkans occidentaux, ainsi qu'à la Turquie et, plus loin, aux pays d'Asie occidentale. Pour faciliter les opérations commerciales, et en particulier le transit passant par le pays, le gouvernement serbe modernise actuellement toutes les voies de communication, en accordant une attention particulière aux routes et aux chemins de fer. Dans ce contexte, un nouveau couloir de transport, financé par la Banque mondiale et baptisé « couloir X », est en cours de création. Il s'étendra sur plus de 1 500 km, de l'Autriche et de la Hongrie à la Grèce et à la Turquie, et devrait favoriser l'intégration et le commerce régionaux.

Parallèlement aux investissements dans les infrastructures matérielles, les autorités ont pris des mesures en vue de simplifier davantage les procédures de transit et de passage des frontières, d'améliorer l'efficacité le long de l'itinéraire et de réduire les coûts pour les utilisateurs. L'objectif global est de soutenir le développement de l'économie serbe – une priorité nationale – en créant un environnement favorable pour les entreprises dans lequel celles-ci peuvent gérer leurs affaires plus efficacement et mener leurs opérations commerciales plus facilement et plus rapidement.

En ce qui concerne la simplification du transit en tant que tel, le gouvernement serbe a décidé d'adhérer à la convention du 20 mai 1987 qui établit des mesures communes pour le transport de marchandises en transit entre les États membres de l'Union européenne (UE), les pays de l'AELE (Islande, Norvège, Liechtenstein et Suisse), la Turquie, l'ex-République yougoslave de Macédoine et, depuis février 2016, la Serbie. Le régime de transit commun permet aux opérateurs de transporter des marchandises entre les parties à la convention grâce à une déclaration électronique unique et à une garantie unique valable tout au long de l'opération de transit.



© Italian Customs

Toutes les parties doivent mettre en place une application autonome qui permet l'échange de messages en temps réel entre les pays, le suivi des marchandises et la gestion des garanties, de bout en bout : le nouveau système de transit informatisé (NSTI). Le système est relié aux systèmes de gestion douanière de tous les pays qui mettent en œuvre le régime de transit commun et de l'Union. Il permet aux fonctionnaires des douanes de communiquer et d'échanger des messages standard par voie électronique, dans leur langue maternelle. Quant aux opérateurs commerciaux, ils communiquent par voie électronique en passant par le système de gestion douanière du pays à partir duquel ils travaillent, mais ils ne sont pas connectés au NSTI.

Le régime de transit commun est le premier régime douanier électronique jamais introduit en Serbie ; il remplace un lourd système papier qui était sujet à la fraude. Sa mise en œuvre a nécessité beaucoup de préparation et d'importants investissements dans les technologies de l'information et de la communication. La Douane serbe travaille désormais à l'élaboration d'un système automatisé de traitement des opérations d'importation et d'exportation.

Augmentation du nombre de déclarations NSTI au fil des ans

Année	Nombre de déclarations NSTI
2015	1 099 307
2016	1 314 930
2017	1 448 724
2018	1 563 871

La mise en œuvre du régime de transit commun par l'intermédiaire du NSTI a donné rapidement des résultats. Elle s'est traduite par une augmentation du nombre d'opérations de transit sur le territoire de la Serbie et a attiré certains opérateurs qui avaient jusqu'alors recours aux carnets TIR. Les agents des douanes, de leur côté, ont suivi une formation et sont maintenant plus conscients de la nécessité de prévenir les retards inutiles à la frontière. Ils sont en outre en mesure de suivre plus facilement les opérations de transit. Une formation spécialisée organisée une fois par an permet d'informer ces agents des dernières innovations et particularités du régime de transit et un réseau opérationnel de transit, regroupant des « coordonnateurs régionaux de transit », a été mis en place avec pour mission d'assurer l'uniformité de l'application du régime en définissant les meilleures pratiques, en les diffusant et en examinant les questions pertinentes.

Les garanties bancaires exigées sont considérablement réduites et le transit prend moins de temps car il n'est plus nécessaire d'attendre à la frontière que les documents douaniers soient délivrés. Ces avantages ont été mesurés dans le cadre d'un projet mené avec la Banque mondiale, au cours duquel ont été évaluées toutes les procédures de transit (transit national, carnet TIR et transit commun). Le gain de temps et l'élimination des frais d'émission des documents ont permis de réduire les coûts de transport.

Parallèlement à l'informatisation, les autorités ont mis en place un certain nombre de mesures d'accompagnement essentielles et d'améliorations juridiques pour renforcer les contrôles tout en facilitant la vie aux opérateurs qui remplissent certains critères. Il s'agit notamment :

- du recours à une garantie globale qui couvre plusieurs opérations ;
- de l'introduction des notions de destinataire agréé et d'expéditeur agréé (on entend par « destinataire agréé » la personne autorisée par la Douane à recevoir des marchandises directement dans ses locaux sans avoir à les présenter au bureau de destination, et par « expéditeur agréé » la personne autorisée à envoyer des marchandises directement depuis ses locaux sans avoir à les présenter au bureau de départ) ;
- de l'autorisation d'utiliser un modèle spécial de scellés, y compris des scellés étrangers, ce qui permet à un opérateur de contrôler son envoi ;
- des procédures simplifiées pour les marchandises transportées par chemin de fer qui permettent aux opérateurs de présenter la lettre de voiture CIM (document de fret indiquant que les marchandises ont été reçues pour expédition par chemin de fer et respectant les règles contenues dans la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) en guise de déclaration de transit.

Afin d'aider les entreprises, les transitaires et les agents de transport à mettre en œuvre le nouveau système électronique, la Douane serbe a organisé des séances d'information et mis en place un bureau d'assistance chargé de répondre à toute question à ce sujet. En outre, les petites et moyennes entreprises, qui jouent un rôle clé dans l'économie d'un pays, bénéficient gratuitement d'une application qui leur permet de se connecter au système de transit électronique douanier, ce qui leur évite de devoir développer leur propre logiciel.

En savoir +

Olgja Protić, Chef du département du transit des marchandises
protico@carina.rs

Les PME, qui jouent un rôle clé dans l'économie d'un pays, bénéficient gratuitement d'une application qui leur permet de se connecter au système de transit électronique douanier, ce qui leur évite de devoir développer leur propre logiciel.

Les pays d'Afrique de l'Est réduisent le temps de transit

Par Geoffrey Balamaga,

RESPONSABLE DU PROJET RECTS, DÉPARTEMENT DES DOUANES, ADMINISTRATION FISCALE OUGANDAISE

La mise en place d'un système électronique de suivi en temps réel du fret en transit permet aux pays d'Afrique de l'Est de réduire le temps de transit, de prévenir les vols de marchandises et d'accroître les recettes

En Afrique de l'Est, la gestion des opérations de transit à travers les cinq pays en développement sans littoral que sont l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi, la République démocratique du Congo et le Soudan du Sud a longtemps été assurée au moyen d'un système de convois, caractérisé par des contrôles sur papier, des registres de transit, des escortes physiques et le passage par des points de contrôle.

Les parties prenantes au système de transit rencontraient donc différents problèmes le long du couloir septentrional qui relie ces cinq pays : retards inutiles, coût élevé des opérations, barrières non tarifaires, détournement du transit, coûts administratifs élevés pour le suivi et mauvais partage d'informations entre les États partenaires, voire absence de partage.

En 2013, la Douane ougandaise a décidé de mettre en place un système électronique de suivi en temps réel du fret en transit permettant d'assurer l'intégrité des envois. D'autres pays de la région ont rapidement adopté un système similaire, et chaque pays appliquait ainsi son propre système de suivi électronique. Du fait de la non-acceptation des scellés étrangers, les opérateurs étaient contraints d'acheter des scellés différents tout au long du transit.

En 2014, l'autorité chargée de la gestion du couloir septentrional a publié une directive dans laquelle elle demandait à tous les États partenaires d'harmoniser le contrôle électronique du transit, par souci de fluidité du flux des marchandises. Les administrations douanières du Kenya et du Rwanda ont accepté d'adopter le système de surveillance électronique du fret de l'Ouganda, ce qui a conduit au lancement, en 2017, d'un système régional de suivi électronique du fret : le RECTS.



Les trois administrations utilisent cette plateforme unique qui leur permet de surveiller et de suivre les marchandises au cours de leur déplacement le long du couloir septentrional. Un seul type de scellés est utilisé, et il n'est donc plus nécessaire d'activer et de désactiver les scellés électroniques aux frontières des États partenaires. Les trois administrations ont acheté ensemble les dispositifs.

Le RECTS fonctionne en temps réel, ce qui permet de détecter toute infraction au transit, par exemple une déviation dans l'itinéraire ou l'altération ou la rupture des scellés. Chaque fois qu'un incident de ce type se produit, une alerte est envoyée aux centres de surveillance centraux qui se trouvent dans chaque pays et une équipe d'intervention rapide est envoyée sur les lieux. Ces équipes disposent de véhicules rapides et de tablettes informatiques pour localiser précisément le lieu de l'infraction.

Le système de suivi reposera bientôt sur des équipements de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation qui ont été installés aux portes des ports, aux frontières et à plusieurs endroits sur les autoroutes. Il est prévu de déployer d'autres technologies à l'appui du système, notamment :

- des « portails intelligents » qui permettront au chauffeur de scanner un code-barres au moyen d'un lecteur qui identifiera ensuite le camion et la cargaison à prendre en charge et dira au chauffeur où se rendre pour cette prise en charge ;
- des systèmes de vidéosurveillance dans les postes de douane pour améliorer la transparence et la lutte contre la corruption ;
- des capteurs, qui pourront fournir des informations sur le volume transporté et l'intégrité de la cargaison, pour les camions transportant des produits pétroliers.

La surveillance électronique ne vise pas toutes les marchandises en transit, mais seulement celles considérées par les trois administrations douanières comme présentant un risque très élevé et ou comme étant sensibles. En

décembre 2018, environ 21 % du fret en transit était surveillé au moyen de ce système.

Les avantages compensent largement l'investissement, tant de la part du gouvernement que du secteur privé. Le temps de transit moyen est passé de 4,5 jours (en 2014) à 3,1 jours (en 2018) pour les marchandises non suivies. Le système de suivi électronique a permis de faire passer de 1,9 jour (en 2014) à 1,6 jour (en 2018) le temps de transit moyen national des marchandises faisant l'objet d'un suivi électronique, pour un transit d'une durée moyenne de 1,7 jour.

Le gain de 2,07 jours obtenu grâce au suivi électronique du fret s'est traduit par des économies totales sur les surestaries et les escortes physiques estimées à 311 dollars des États-Unis par envoi, à raison de 100 dollars par jour de surestaries et de 50 dollars par escorte physique.

Rien qu'entre juillet et décembre 2018, un peu plus de 32 000 opérations de transit représentant un peu moins de 370 millions de dollars de recettes ont été gérées par le RECTS. Même si seulement 1 % de ces recettes était perdu, par exemple en cas de vol ou de détournement de marchandises, l'impact serait considérable.

Les douanes ont détecté plusieurs vols de marchandises depuis la mise en place du RECTS ; la plupart de ces incidents se produisent lorsque les camions empruntent des voies raides ou sont stationnés dans des parkings de nuit. Dans de nombreux cas, les douanes ont réagi assez rapidement pour éviter le vol.

Les autorités travaillent actuellement au déploiement du RECTS en Tanzanie et en République démocratique du Congo. Cela permettra aux administrations douanières et fiscales de la région de renforcer leur capacité de contrôle, de mieux coordonner la lutte contre la fraude et de fluidifier les opérations de transit le long du couloir septentrional.

En savoir +

gbalamaga@ura.go.ug

La surveillance électronique ne vise pas toutes les marchandises en transit, mais seulement celles considérées par les trois administrations douanières comme présentant un risque très élevé et ou comme étant sensibles.



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.



Adieu paperasserie, déroulez le tapis rouge : comment le Programme brésilien d'OEA a fait passer les régimes douaniers à la vitesse supérieure



© Samuel Zeller on Unsplash

Par Fabiano Coelho,

COORDONNATEUR DOUANE-PARTIES PRENANTES, SIÈGE CENTRAL DE LA DOUANE BRÉSILIENNE

Le Programme d'opérateur économique agréé (OEA) brésilien peut sans doute être considéré comme l'un des plus avancés et des plus performants au monde. Dès son lancement, en effet, le Programme s'est distingué par quelques traits saillants. Par exemple, un cabinet de consultants de renommée internationale a participé à sa conception, des entités du secteur privé désireuses d'adhérer au programme ont apporté leur soutien technique et financier et des hauts dirigeants de l'équipe de direction de la Douane et du gouvernement fédéral y ont apporté leur appui.

Au Brésil, le programme d'OEA a une valeur institutionnelle stratégique et sa mise en œuvre est suivie directement par le cabinet du Président. La dernière phase de sa mise en place sera terminée en 2019. L'OMD ayant dédié cette année à la mise en place de « frontières SMART pour des échanges commerciaux fluides et le mouvement sans entrave des personnes et marchandises », la Douane brésilienne a estimé que le moment était particulièrement opportun pour lever le voile sur l'histoire du succès de son programme d'OEA.

Sécurité et conformité

Le programme brésilien d'OEA se fonde sur les dispositions du Cadre de normes SAFE de l'OMD pour sécuriser et faciliter le commerce international mais il ne se centre pas uniquement sur la sécurité de la chaîne logistique. Deux types de certification sont proposés : la certification OEA-Sécurité et la certification OEA-Conformité.

- La certification OEA-Sécurité suppose que les importateurs, exportateurs, transitaires, agents de fret, sociétés de transport, exploitants d'aéroport/de port et d'entrepôts sous douane aient adopté des processus métier qui démontrent clairement que les risques associés à la sécurité matérielle des

marchandises tout au long de la chaîne logistique ont été minimisés.

- La certification OEA-Conformité, qui comprend deux niveaux (1 et 2), s'applique uniquement aux importateurs et exportateurs et vise à garantir la conformité par rapport aux obligations fiscales et douanières en encourageant le contrôle continu des opérations douanières à travers la gestion des risques, conformément aux principes énoncés dans les normes ISO 31000.

Le programme d'OEA est pleinement aligné sur l'article 7.7 de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui porte sur les régimes d'opérateurs agréés et stipule que l'aspect sécurité de la chaîne logistique est un des éléments à prévoir dans un programme OEA mais qu'il n'est pas obligatoire. Le programme d'OEA incarne une approche moderne des contrôles douaniers et frontaliers et offre une vaste gamme d'avantages aux participants, tels que des temps réduits pour la mainlevée des marchandises, des taux plus bas d'inspections en douane, la possibilité de soumettre des déclarations avant l'arrivée et de demander la mainlevée immédiate des marchandises, ainsi qu'un canal de communication directe avec la Douane afin de résoudre les problèmes ou de poser des questions.

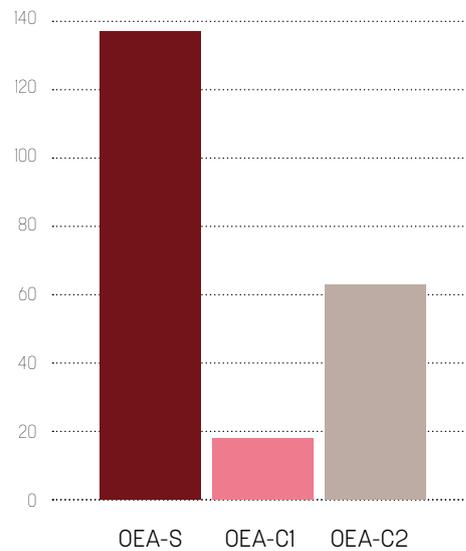
Mise en œuvre par étapes

La mise en œuvre du Programme brésilien d'OEA s'est effectuée en plusieurs étapes : la certification OEA-Sécurité a été lancée en 2014, et la certification OEA-Conformité en 2015. En 2016, des mesures ont été prises pour négocier les premiers accords de reconnaissance mutuelle (ARM), et, en 2017, un concept pangouvernemental appelé « statut administratif unique d'OEA » a été mis au point, l'idée étant que d'autres services publics nationaux, à commencer par les autorités chargées de l'agriculture (MAPA) et de la santé (ANVISA), utilisent le concept d'opérateur de confiance pour toutes les prescriptions en matière de licences et les autres exigences réglementaires.

Tout au long du processus de mise en place, le Programme d'OEA a fait l'objet d'une évaluation continue de la part des parties prenantes, y compris du secteur privé, de l'équipe de consultants externe, de l'équipe de projet, des responsables douaniers et de la communauté des opérateurs du commerce extérieur en général. Le processus de certification, la portée des avantages et les grands problèmes que les OEA rencontrent encore lorsqu'ils mènent des activités de commerce extérieur font constamment l'objet d'échanges de vues et de discussions. En 2018, quatre forums techniques ont été organisés avec la Douane, les OEA et d'autres interlocuteurs de la Douane afin de renforcer la philosophie et les avantages étayant le Programme.

Plus de 220 entreprises ont été agréées jusqu'à présent et un nombre équivalent a entamé le processus de certification. D'ailleurs, le plus grand défi auquel la Douane

Entreprises certifiées Décembre 2018



brésilienne est confrontée aujourd'hui a trait à la gestion du nombre croissant de demandes d'agrèments.

À l'heure actuelle, les OEA soumettent plus de 20 % des déclarations à l'importation et près de 15 % des déclarations à l'exportation. Compte tenu du nombre de plus en plus grand d'entreprises certifiées, la Douane prévoit que 50 % des transactions brésiliennes de commerce extérieur émaneront d'opérateurs certifiés au titre du Programme d'OEA en 2019.

Avantages

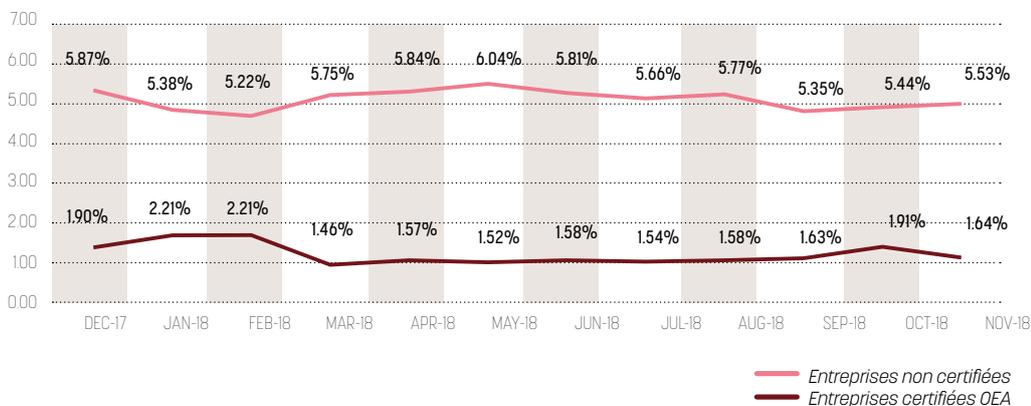
Le succès du Programme brésilien d'OEA a eu une grande incidence sur la Douane brésilienne. Des améliorations claires ont été constatées au niveau de ses capacités de gestion des risques et la charge de travail des unités chargées du dédouanement s'est sensiblement réduite. En outre, plus la part des activités de commerce extérieur des OEA s'accroît, plus il devient facile de gérer les risques avec des effectifs réduits. Au cours des quatre dernières années, la charge de travail a diminué de plus de 30 % dans ce domaine et quelque 100 douaniers en charge des dédouanements ont pu être redéployés vers d'autres activités.

Les avantages et les résultats sont encore plus sensibles pour les OEA. À l'exportation, le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises des OEA est inférieur à celui des opérateurs non agréés à hauteur de 65 % en moyenne ; en d'autres termes, les temps nécessaires à la mainlevée pour les OEA sont inférieurs de deux tiers par rapport à ceux des autres opérateurs. À l'importation, la différence est encore plus patente : le temps moyen pour la mainlevée des marchandises d'un OEA est inférieur de 81% par rapport aux autres opérateurs, soit cinq fois plus rapide.

% des déclarations contrôlées à l'export



% des déclarations contrôlées à l'import



Le taux de vérifications documentaires et matérielles a également diminué, contribuant à une prévisibilité accrue des transactions. Le nombre d'inspections pour les OEA est inférieur de 77,5 % à l'exportation et de 74,5 % à l'importation par rapport aux opérateurs non agréés. En moyenne, un OEA est soumis à quatre fois moins de vérifications, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Les OEA peuvent également demander à la Douane de leur fournir les codes tarifaires de leurs marchandises à l'avance, l'administration étant tenue de répondre dans les 40 jours suivant la réception de la demande (les opérateurs non agréés peuvent également demander une décision anticipée en matière de classement tarifaire mais l'administration n'est contrainte par aucun délai) et les exigences en matière de données relatives à l'admission temporaire ont également été réduites. De plus, la mise en place récente d'un mécanisme de déclaration avant l'arrivée et de mainlevée immédiate des marchandises a généré des bénéfices encore plus importants pour les opérateurs. Les coûts d'entreposage, quant à eux, ont presque disparu et la prévisibilité a atteint des niveaux sans précédent.

Petites et moyennes entreprises

Les auteurs du Programme brésilien d'OEA ont certes voulu servir les intérêts des plus grands opérateurs du commerce extérieur du Brésil mais ils ont également souhaité attirer les petites et moyennes entreprises (PME). À

cette fin, des séminaires d'information ont été organisés partout dans le pays, auxquels ont pris part plus de 6 000 participants à ce jour. Les PME déjà agréées sont, pour la plupart, des agents de fret et des sociétés de transport et la majorité d'entre elles ont reçu la certification OEA-Sécurité.

La mise en place d'un processus d'agrément simple et transparent, la disponibilité des informations et la promotion de la nouvelle approche et de la philosophie du Programme restent les meilleurs outils pour susciter l'intérêt des entreprises envers le Programme, quelle que soit leur taille. Un site web détaillé a ainsi été créé afin de fournir tous les renseignements

nécessaires sur la marche à suivre pour devenir OEA, y compris le texte législatif afférent, les formulaires de candidature, des vidéos explicatives, la liste des exigences et, bien sûr, un lien vers la plateforme en ligne où les sociétés peuvent déposer leur demande et les documents connexes.

Défis

La mainlevée accélérée des marchandises aux frontières constitue sans nul doute le principal avantage que les entreprises recherchent lorsqu'elles rejoignent le Programme d'OEA. Au fur et à mesure que le Brésil revoit et améliore ses procédures de commerce extérieur, tous les opérateurs, agréés ou non, pourront bénéficier d'une réduction du temps nécessaire pour le dédouanement et la mainlevée des marchandises, ce qui pourrait rendre le Programme moins attrayant. De nombreux pays offrant des niveaux élevés de facilitation des échanges sont confrontés à ce même défi.

Afin de le relever, le Brésil se penche pour l'heure sur une nouvelle liste d'avantages à accorder aux OEA. Ils incluent notamment le paiement différé des taxes, redevances et impositions, une mesure qui devrait être mise en œuvre une fois que le nouveau système d'importation sera pleinement opérationnel, et la possibilité de soumettre une déclaration en douane unique pour toutes les importations sur une période donnée.

Accords de reconnaissance mutuelle

La Douane brésilienne essaie également d'accroître le nombre d'ARM. Un ARM existe avec l'Uruguay depuis 2016 et plus de 10 autres initiatives sont en cours, chacune à différents stades de maturité. Certains accords en sont seulement à la phase initiale des négociations, comme l'ARM avec la Chine et Hong Kong, Chine ; d'autres sont à un stade bien plus avancé, voire en passe d'être conclus, comme dans le cas de l'ARM avec le Mexique.

De plus, des plans de travail ont été convenus avec la Bolivie, le Pérou et les États-Unis, ainsi qu'entre les pays du bloc commercial du Mercosur, dont le Brésil est membre avec l'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay. Les pays du Mercosur sont également en train de discuter des détails d'un plan de travail avec les pays de l'Alliance du Pacifique, composée du Chili, de la Colombie, du Mexique et du Pérou.

Démarche pangouvernementale

La coopération avec d'autres services gouvernementaux dans le processus de certification des OEA fait également partie des priorités sur lesquelles travaille la Douane brésilienne. L'objectif est de développer un « statut administratif unique d'OEA » en offrant aux entreprises les moyens de garantir qu'elles répondent bien aux exigences des autres autorités dont les compétences incluent le contrôle direct du commerce extérieur.

La Douane brésilienne ne ménage pas ses efforts pour attirer d'autres organismes présents aux frontières afin qu'ils prennent part au Programme d'OEA. À cet effet, elle a publié une brochure expliquant la procédure pour rejoindre le Programme et la façon d'appliquer la gestion des risques dans ce cadre. Elle a aussi élaboré une plateforme en ligne, connectée au guichet unique brésilien, où les agences gouvernementales ayant rejoint le Programme peuvent contrôler et gérer les demandes de candidature au « statut administratif unique d'OEA ».

Conformément à ce modèle, chaque autorité de contrôle doit définir ses propres critères pour l'octroi du statut d'OEA et indiquer les avantages qu'elle est disposée à assurer à ce titre. Une fois que les modalités, la méthodologie et les critères ont été convenus, l'acte réglementaire est signé entre la Douane et l'autorité concernée. Jusqu'à présent, un

tel cadre réglementaire a été conclu avec le Ministère de l'Agriculture, l'Agence de l'aviation civile et l'Armée. L'Agence sanitaire et phytosanitaire s'est également montrée très intéressée.

Dans les limites de ses compétences, chaque service doit garantir que le candidat respecte les règlements et obligations conjointement établis. Les candidats souhaitant obtenir le « statut administratif unique d'OEA » peuvent consulter les conditions d'accès sur la plateforme en ligne. Les documents fournis par la partie intéressée sont ensuite partagés entre les services et entités publics prenant part au Programme brésilien d'OEA.

Chaque service doit définir les avantages ou les mesures de facilitation qui seront octroyés aux entreprises bénéficiant du statut administratif unique d'OEA, mais des niveaux différenciés d'avantages peuvent être établis en lien avec le degré de sécurité ou de conformité démontré. Le rôle des services étant également plus limité par rapport à la Douane, ils certifieront et surveilleront uniquement les exportateurs ou importateurs dont les activités entrent dans leur domaine de compétence.

Un Programme gagnant-gagnant

Une étude¹ réalisée récemment par la Confédération nationale des industries du Brésil indique que les avantages octroyés aux entreprises agréées OEA leur ont déjà permis d'économiser 1,5 milliard de dollars des États-Unis et que ces économies sont vouées à s'accroître au cours des prochaines années, pour atteindre 17 milliards de dollars des États-Unis en 2030. Cet argent est censé être réinjecté dans les activités de ces entreprises, leur permettant de s'agrandir et de s'améliorer, ce qui, à terme, devrait aboutir à une plus grande création d'emplois. L'étude indique également que d'ici à 2030, le Programme aura contribué à hauteur de plus de 50 milliards de dollars des États-Unis au produit intérieur brut.

En éliminant progressivement la paperasserie et en déroulant le tapis rouge aux entreprises certifiées, le programme brésilien d'OEA profitera à l'économie du pays dans son ensemble.

En savoir +

fabiano.coelho@rfb.gov.br

Une étude réalisée récemment par la Confédération nationale des industries du Brésil indique que les avantages octroyés aux entreprises agréées OEA leur ont déjà permis d'économiser 1,5 milliard de dollars des États-Unis et que ces économies sont vouées à s'accroître au cours des prochaines années, pour atteindre 17 milliards de dollars des États-Unis en 2030.

1 <http://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2018/11/impactos-economicos-da-implantacao-do-programa-operador-economico-autorizado-no-brasil/>

Le Burkina Faso en marche vers une plus grande facilitation des échanges

Par Richard Chopra,
DIRECTEUR DU PROGRAMME OMD/SUÈDE

La Direction générale des douanes du Burkina Faso a récemment adopté deux mesures importantes pour faciliter le commerce : l'établissement d'un mécanisme de décisions anticipées pour le classement tarifaire et la conduite d'une première étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises. Ces deux mesures sont d'ailleurs prescrites par l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, dans ses articles 3 et 7.6, respectivement.

Le concept de « décisions anticipées » se réfère généralement à des décisions préalablement adoptées par la Douane en matière de classement, d'origine et d'évaluation des marchandises avant leur importation ou exportation, à la demande d'un opérateur économique qui prévoit d'effectuer une transaction de commerce extérieur. Ces décisions sont utilisées pour renforcer la prévisibilité et la transparence du processus de dédouanement et contribuent à la mise en place d'un programme de conformité douanière efficace. Les avantages de ces décisions sont doubles : tout d'abord, une certitude accrue pour les négociants concernant leur conformité aux exigences douanières et aux obligations en matière de droits ; ensuite, la réception par la douane d'informations préalables sur les transactions.

Quant à l'Étude de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises, il s'agit d'un outil accepté au niveau international pour mesurer l'efficacité des procédures aux frontières relatives au mouvement des marchandises à l'importation, à l'exportation et en transit.

Afin d'être à même de mettre en œuvre ces deux mesures, la Douane du Burkina Faso a pu compter sur l'assistance de l'OMD dans les domaines de la gestion de projet et de la coopération avec les parties prenantes. L'OMD a apporté ce soutien dans le cadre du Projet de modernisation des administrations douanières de l'Afrique de l'Ouest (MADAO), financé par le gouvernement suédois. Le Projet a pour vocation d'appuyer la modernisation douanière

en Afrique occidentale, en particulier dans les domaines de la gestion stratégique, de la gestion des ressources humaines et de la coopération avec les parties prenantes.

Dans le cadre de cette assistance, la Douane du Burkina Faso a dû adopter une méthodologie de gestion de projet et la faire adopter à tous les échelons. Elle a également mis sur pied une Unité de gestion de projets chargée de superviser la mise en œuvre de la méthodologie et du plan stratégique et de s'assurer que les fonctionnaires soient formés à la gestion de projets.

Décisions anticipées

La feuille de route pour l'établissement d'un mécanisme de décisions anticipées au Burkina Faso prévoyait :

- des consultations avec le secteur privé ;
- la mise au point d'une procédure pour les décisions anticipées et d'un cadre légal d'appui à cette initiative ;
- l'acquisition de compétences techniques dans le domaine du classement des marchandises (des experts de l'OMD ont formé des fonctionnaires locaux désormais chargés de former leurs pairs) ;
- la mise au point de bases de données qui permettent de recueillir de manière électronique les demandes de décisions anticipées et d'émettre des décisions ;
- la sensibilisation de tout le personnel douanier de première ligne et du secteur privé.

Le mécanisme a fait l'objet d'une expérience pilote en 2018 au cours de laquelle le département en charge de la nomenclature a répondu aux demandes des opérateurs commerciaux. À la question de savoir si les décisions anticipées ont facilité le processus de dédouanement, les réactions des opérateurs ont été positives.

La Douane du Burkina Faso a formellement lancé le mécanisme de décisions anticipées il y a quelques semaines. La prochaine étape pour l'Administration douanière consiste à informer





© CIFOR

le secteur privé de manière plus large et, en fonction du nombre de demandes qu'elle recevra, à accroître les ressources du département de la nomenclature.

Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée

Le Guide développé par l'OMD sur le sujet a servi de document de référence pour la préparation de la toute première Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises menée dans le pays. Le temps moyen mesuré, depuis l'entrée des marchandises sur le territoire au Port de Ouagadougou jusqu'à leur mainlevée, est de cinq jours et deux heures. Afin de le réduire, des recommandations ont été formulées.

Il s'agirait notamment :

- de renforcer les capacités de gestion des risques en renforçant les compétences en matière d'analyse des données ;
- de garantir que les résultats de l'évaluation des risques aboutissent à des décisions qui soient concrètement appliquées par les douaniers de première ligne ;
- d'approfondir les compétences de l'équipe chargée du contrôle a posteriori (CAP) et d'élargir l'application du CAP dont l'utilisation reste aujourd'hui insuffisante ;
- d'augmenter les jours ouvrables à sept jours par semaine et d'harmoniser les heures d'ouverture de tous les services réglementaires présents au port ;
- de réduire les vérifications matérielles redondantes ;
- de faciliter le paiement en ligne ;
- d'envisager la mise en place d'un guichet unique.

Un plan d'action pour la mise en œuvre des recommandations doit encore faire l'objet d'un accord entre toutes les parties concernées.

L'établissement d'un mécanisme de décisions anticipées et la publication des résultats de l'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises contribueront à améliorer la prévisibilité du commerce au Burkina Faso. De fait, les efforts déployés pour mettre en place ces deux mesures de facilitation des échanges essentielles ont déjà grandement contribué à améliorer la collaboration entre la douane et le secteur privé.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org

Nous sommes déterminés à fournir aux opérateurs commerciaux des décisions anticipées sur le classement et l'origine des marchandises et à mesurer le temps pris pour la mainlevée des marchandises comme outil pour améliorer nos procédures et pour faciliter le commerce. À cet effet, il est essentiel d'adopter une méthodologie de gestion de projet adéquate et d'intégrer des pratiques de gestion modernes dans la culture de l'organisation.

ADAMA SAWADOGO, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA DOUANE DU BURKINA FASO

Maurice, une petite économie insulaire en mouvement

Par Vivekanet Ramburun,

DIRECTEUR DES DOUANES ET ACCISES DE L'ADMINISTRATION FISCALE DE MAURICE,
et son équipe de renforcement des capacités

Le présent article explique les défis et les particularités des douanes des petites économies insulaires en se penchant sur les spécificités de l'économie mauricienne et de ses flux commerciaux, sur les domaines où des changements ont été relevés et sur les mesures et initiatives entreprises pour augmenter l'efficacité et réduire les coûts du commerce.

Située au large de la côte sud-est de l'Afrique, Maurice est un état insulaire de quelque 1,3 million d'habitants, classé parmi les petits États insulaires en développement (PEID). Ces États ont été reconnus comme un groupe de pays en développement distinct, confronté à des difficultés socio-économiques et environnementales spécifiques, lors d'une Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement en 1992.

Maurice est, en outre, classé par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) parmi les petites économies vulnérables (PEV), économies qui ne représentent qu'une part infime du commerce international et peinent à participer de plein pied à l'économie mondiale comme conséquence, entre autres, du manque d'économies d'échelle et de leurs ressources naturelles limitées.

L'économie mauricienne

Au cours des 50 dernières années, depuis son indépendance, Maurice a connu une croissance économique notable : le pays enregistre un taux de croissance moyenne de 5,4 % et son PIB est passé de 841 millions de roupies mauriciennes à plus de 406 milliards en 2017. Sa structure économique n'a cessé de se transformer, passant d'une économie à monoculture dominée par la canne à sucre à un modèle bien plus diversifié, axé sur les services et l'innovation.

Ceci est dû à la fois par l'adoption de politiques prospectives et à la grande capacité d'anticipation du secteur privé de l'île (Source : Mauritius Chamber of Commerce and

Industry – Economic & Trade Review 2017). Stabilité politique, cadre institutionnel solide, environnement réglementaire favorable, faibles niveaux de corruption, et politiques commerciales ouvertes sont autant de facteurs qui contribuent à pérenniser le développement du pays. De plus, son secteur financier est florissant et Maurice a commencé à se positionner comme plateforme d'investissement reliant l'Afrique orientale à l'Inde et à la Chine.

Cela étant, Maurice importe plus qu'elle n'exporte, ce qui entraîne un déficit de sa balance commerciale. Au cours du troisième trimestre de 2018, il atteignait 29 540 millions de roupies, avec un total des exportations qui se chiffrait à 20 936 millions de roupies, alors que les importations atteignaient 50 476 millions (Source : Statistics Mauritius). Sur une note plus positive, dans les derniers classements de la Banque mondiale, Maurice occupe la 20^{ème} place sur 190 économies en matière d'environnement propice aux affaires, renforçant ainsi sa position de chef de file en Afrique et améliorant son score par rapport à 2017 où elle était arrivée 25^{ème}.

Les plus grands défis

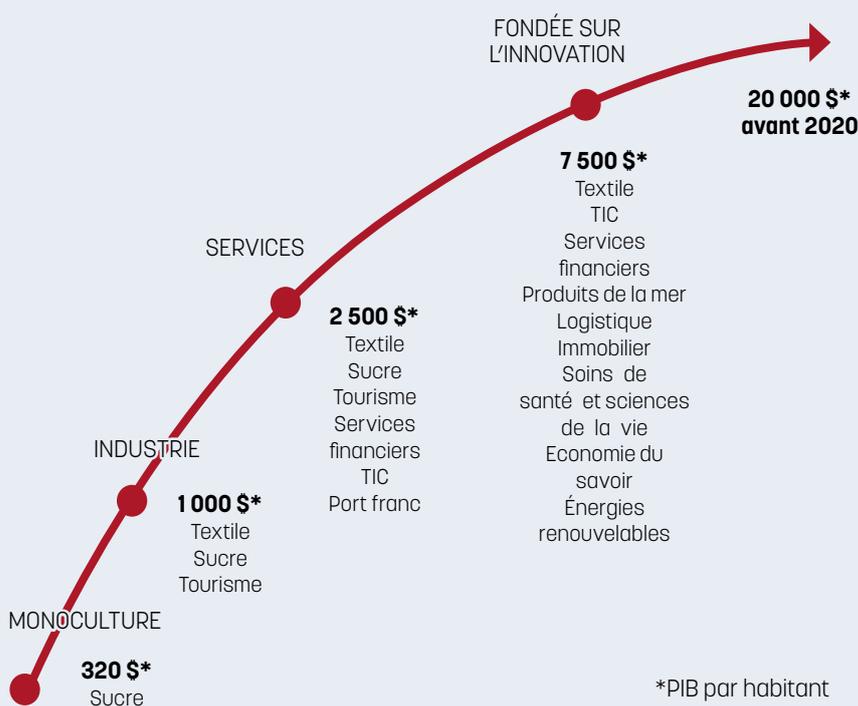
Ci-dessous figure une liste des limites et des défis auxquels Maurice est confrontée et



L'économie mauricienne

Paysage économique changeant

2010 ↑
1990
1980
1970



auxquels d'autres petites économies insulaires doivent potentiellement faire face :

- la distance géographique qui entraîne des coûts élevés pour le transport de marchandises.
- les faibles économies d'échelle, conséquence des faibles volumes commerciaux et d'un accès limité aux marchés internationaux.
- l'érosion progressive de la compétitivité face aux économies émergentes caractérisées par des coûts faibles pour un gros volume de production (Asie du sud-est pour les textiles, Brésil et Thaïlande pour la production sucrière, pays scandinaves pour les produits de la mer).
- une vulnérabilité face aux catastrophes naturelles et au changement climatique qui viennent accroître les coûts encourus (en cas de fortes houles, la plupart des porte-conteneurs ne peuvent jeter l'ancre au port et déchargent les conteneurs entrants dans d'autres ports, alors que les conteneurs

sortant pour l'exportation restent au port, au risque de manquer d'importantes échéances, voire de perdre d'importants contrats).

- l'incapacité à accueillir les plus gros navires à son port.
- les menaces et coûts que représentent les activités des pirates somaliens.
- le risque d'effondrement de l'industrie du tourisme face aux dangers de l'érosion des littoraux.
- les marchés internationaux qui exigent une conformité accrue par rapport à de strictes normes de qualité.
- la haute volatilité de la croissance économique due à des facteurs exogènes.
- les opportunités limitées dont bénéficie le secteur privé.
- le fait de ne pas remplir les conditions de l'OMC aux fins d'un traitement spécial et différencié en tant que nation classée dans la catégorie des « pays en développement ».

Tous ces facteurs endogènes et exogènes contribuent à augmenter les coûts du

commerce transfrontalier et désavantagent le développement économique de Maurice.

Solutions potentielles

Dans un tel contexte, les PEV doivent se donner pour objectif de s'intégrer dans l'économie mondiale en dépassant les obstacles tels que les normes commerciales et de sécurité alimentaire, les limites en matière de capacités et les handicaps structurels. Les petites économies doivent réaffirmer leur engagement en faveur de la libéralisation du commerce et s'assurer que les échanges commerciaux jouent pleinement leur rôle pour la promotion de la croissance économique, de l'emploi et du développement. Elles devraient en outre :

- continuer de prendre des mesures contre la montée du niveau de la mer, dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières ;
- mener une étude sur leurs avantages comparatifs dans des secteurs tels que l'industrie pharmaceutique, « l'économie du grand bleu », l'application des « eaux profondes océaniques » ou encore les hydrocarbures ;
- se concentrer sur les marchés de niche (éco-tourisme, tourisme culturel) et faire l'inventaire des infrastructures à développer pour répondre à leurs besoins ;

Principales réformes douanières

Ci-après figurent quelques-uns des jalons du processus de réforme douanière entamé par l'Administration fiscale mauricienne (MRA) :

1994	Adoption de l'échange de données informatisé (EDI) basé sur les normes EDIFACT/ONU pour les flux documentaires et lancement d'un système sur mesure de gestion douanière (CMS) basé sur TRADENET de Singapour.
2005	Déploiement de matériel d'inspection non intrusive (INI) dans la lignée des pratiques préconisées par la Convention de Kyoto révisée (CKR) de l'OMD et le Cadre de normes SAFE. Les premiers scanners à rayons X sont introduits en 2006 au port et à l'aéroport et, à ce jour, la MRA dispose de 11 scanners.
2006	Lancement du certificat d'origine électronique pour l'entrée préférentielle des produits d'origine mauricienne exportés vers certains pays ou certaines unions douanières (la Turquie, le Pakistan, l'Union européenne, la Communauté de développement d'Afrique australe, la Commission de l'océan Indien et le Marché commun de l'Afrique orientale et australe). L'introduction de la demande de certificat, puis l'approbation ou le rejet de la demande se fait par voie électronique.
2010	Introduction du paiement électronique des droits et taxes (98% des paiements sont désormais électroniques).
2012	Lancement de la douane électronique avec possibilité de déposer des déclarations en douane en ligne.
2016	Lancement du guichet unique national (Mauritius Trade Link) qui permet aux opérateurs de soumettre les demandes de licences d'importation ou d'exportation aux organes gouvernementaux sans devoir répéter la saisie de données.
2017	Introduction du régime de paiement différé ouvert aux importateurs inscrits et respectueux des lois qui peuvent dès lors retarder le paiement des droits et taxes exigibles.
2018	Introduction du paiement différé de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les biens d'investissement. Un individu assujéti à la TVA ne doit pas acquitter la TVA sur l'importation de biens d'investissement, que ce soit une usine, une machine ou un appareil, dans les cas où la TVA exigible s'élève à 150 000 roupies au minimum.

- utiliser les mesures de soutien ciblées afin de contribuer au développement de secteurs spécifiques, comme les allègements fiscaux, les rabais et remises sur le transport de fret, ainsi que les paiements en espèces pour les foires commerciales internationales ;
- ouvrir leur marché aux autres PEV ;
- renforcer leur capacité afin de respecter les normes internationales telles que les normes sanitaires ou phytosanitaires, et utiliser les outils de test disponibles, les organes de certification et les laboratoires régionaux à cet effet ;
- mettre en place des structures de brise-lames ainsi que des systèmes d'alerte aux tsunamis afin de relever le défi de la montée du niveau de la mer qui a un impact négatif sur les activités portuaires (manque à gagner de 2 milliards de roupies à Maurice pour le premier semestre de 2018).

Mesures prises pour faciliter le commerce

Les initiatives et mesures suivantes ont été adoptées par le gouvernement au cours des dernières années, en vue de faciliter les échanges.

Loi sur la facilitation du commerce

En 2017, une loi sur la facilitation du commerce est adoptée. Elle comprend un certain nombre d'amendements législatifs visant à éliminer les goulets réglementaires et administratifs et une série de mesures visant à harmoniser les procédés et procédures de la chaîne logistique, afin de réaliser des économies de coût et de temps pour les importations et les exportations.

Les processus opérationnels pour l'administration des permis et des autorisations ont été reconfigurés et les coûts et le temps d'immobilisation causés par les demandes de permis ou d'autorisation ont diminué pour les importateurs ou déclarants. Ces mesures ont eu un impact positif sur le temps requis pour le dédouanement. Les envois exigeant une validation de la part des agences concernées sont dédouanés dans les 30 minutes par la douane. De plus, depuis le 14 août 2017, seuls six articles sur 14 sont soumis à un régime de permis d'exportation.

En outre, une agence de promotion du commerce, appelée Conseil du développement économique, a été créée afin de reconfigurer les procédures liées au commerce et de

faciliter les échanges. Le travail du Conseil est complété par le Comité national de la facilitation des échanges qui veille à la mise en œuvre uniforme de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE).

Enfin, une plateforme d'alerte aux obstacles au commerce permet aux opérateurs commerciaux de rapporter tout obstacle qu'ils rencontrent. Les autorités concernées peuvent également répondre à ces opérateurs à travers la plateforme. Tous les rapports sont publiés en ligne.

Infrastructure portuaire

Plusieurs mesures ont été mises en œuvre pour accroître l'efficacité du port et la manutention des marchandises. Le quai a été aménagé pour passer de 560 mètres à 800 mètres, avec une profondeur de drague de 16 mètres afin de permettre à deux grands navires de 367 mètres d'accoster en même temps. Des grues supplémentaires ont été achetées et le port est à présent équipé de 7 grues de quai et de 14 grues portiques sur pneus afin de faciliter les manœuvres.

Le rendement du port a augmenté du point de vue du nombre de conteneurs déchargés par heure et les coûts d'exploitation ont diminué, la productivité moyenne s'élevant à 22,5 déplacements de conteneurs par heure. Il est estimé que, pour la fin de 2019 ou le début de 2020, le port sera capable de traiter près d'un million de conteneurs par an.

Gestion des risques

La douane a mis en place un système de gestion des risques permettant le dédouanement et la mainlevée de marchandises sur la base de critères de risque. Cette mesure accélère le dédouanement des envois légitimes, tout en permettant aux douaniers de se concentrer sur les envois à haut risque. Le dédouanement plus rapide des marchandises profite tant à la douane qu'aux opérateurs économiques, au niveau des coûts et du temps.

Guichet unique national

La plateforme TradeLink de Maurice offre un dispositif en ligne pour soumettre les demandes de licences d'importation ou d'exportation sans devoir répéter la saisie de données. L'outil est aligné sur le Modèle de données de l'OMD et automatise pleinement la procédure de demande et de paiement d'un permis de commerce, tout en offrant aux opérateurs commerciaux la possibilité de vérifier en temps réel le statut de leur demande.

Les petites économies doivent réaffirmer leur engagement en faveur de la libéralisation du commerce et s'assurer que les échanges commerciaux jouent pleinement leur rôle pour la promotion de la croissance économique, de l'emploi et du développement.

Il permet de réduire les délais et les coûts connexes au commerce et garantit une plus grande transparence.

Amendements de la législation douanière

La législation douanière a été amendée afin de faciliter le commerce et le dédouanement des marchandises par les autorités de contrôle aux frontières :

- la législation sur les documents exigés par la douane a été revue et, à présent, seuls deux documents restent obligatoires pour le traitement d'une importation, à savoir la facture et le connaissance.
- la procédure de mise à la consommation de marchandises soumises aux exigences d'autres services a également été révisée, de sorte que, si les formalités douanières nécessaires sont pleinement respectées, les marchandises peuvent être mises, sous scellement, à disposition des autres agences pour la suite du processus de dédouanement.
- le perfectionnement actif : les marchandises sont importées en exonération de droits et taxes pour autant qu'elles remplissent les conditions préalablement approuvées par le Directeur général, et les opérateurs économiques recourant à cette procédure bénéficient d'une procédure de dédouanement accélérée de la part de la douane comme conséquence des faibles risques qu'ils présentent.
- perfectionnement passif : cette mesure permet d'exporter et de réimporter ensuite les marchandises, dans un délai préétabli, en exonération totale ou partielle des droits et taxes lors de la réimportation, pour autant que les conditions préalablement définies par le Directeur général soient remplies.

Renseignements préalables concernant le fret, manifeste partiel et dédouanement avant l'arrivée

45 % des déclarations à l'importation font l'objet d'un dédouanement dans les 30 minutes et 6,32 % des déclarations d'importation aboutissent à un contrôle matériel. L'accent est principalement mis sur la gestion des risques et le contrôle a posteriori.

Mise en œuvre de l'AFE

Maurice fait partie des cinq premiers pays à avoir ratifié l'AFE en mars 2015 et elle a déjà soumis ses engagements au titre de la catégorie

A, B et C. Dès à présent, toutes les mesures de catégories B et C sont passées en catégorie A, à l'exception de l'article 5.3 sur les Procédures d'essai, l'article 7.4 sur la Gestion des risques et l'article 10.4 sur le Guichet unique.

Décisions anticipées

Mesure phare pour la facilitation des échanges, le régime de décisions anticipées sur les questions tarifaires et d'origine est entré en vigueur en 2013. Depuis lors, la MRA a adopté 2 433 décisions anticipées. Ainsi, le nombre de différends entre la douane et ses parties prenantes a sensiblement diminué sur les questions tarifaires, d'évaluation en douane et d'origine. Les opérateurs économiques sont capables de prendre des décisions raisonnées grâce à un niveau élevé de prévisibilité et de certitude, ce qui contribue également à réduire le temps nécessaire au dédouanement et les délais d'immobilisation des marchandises.

Gestion coordonnée des frontières

Les organismes chargés de la réglementation transfrontalière, tels que la division des services vétérinaires, l'unité chargée des importations alimentaires, l'office gouvernemental des produits pharmaceutiques, le bureau mauricien des normes et l'office national pour la protection des végétaux, sont tous logés dans les bureaux de la Douane afin de garantir des dédouanements rapides.

Réformes lancées par le gouvernement

Le gouvernement mauricien a déjà pris de nombreuses mesures pour faciliter les transactions et promouvoir les exportations, tout en tenant compte des priorités en matière environnementale et sociale :

- extension et renforcement des postes d'amarrage – chenal de navigation de 16,5 mètres permettant le passage des grands porte-conteneurs d'une capacité de 12 000 PEV.
- automatisation des industries textiles – utilisation de technologies modernes, telles que la robotique, pour une rentabilité et une compétitivité accrues.
- utilisation d'énergies renouvelables et propres (solaire, de revalorisation des déchets, éolienne et houlomotrice, Projet eaux profondes océaniques) afin de réduire la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles.
- promotion de l'aquaculture – les investisseurs sont encouragés à s'engager sur la voie de

45 % des déclarations à l'importation font l'objet d'un dédouanement dans les 30 minutes et 6,32 % des déclarations d'importation aboutissent à un contrôle matériel. L'accent est principalement mis sur la gestion des risques et le contrôle a posteriori.

la pisciculture à haute valeur ajoutée avec un marquage « éco/bio ».

- investissement dans des grues supplémentaires – 488 244 conteneurs ont été traités en 2017, au total, avec une productivité moyenne de 22,5 déplacements de conteneurs par heure.
- gros investissements pour le développement du secteur de la TIC dans le but de transformer le pays en une « cyber-île » – Maurice est une économie ouverte et les exportations et importations représentent 98% du PIB national (Source : Banque mondiale).
- l'accès à des marchés pivots en termes préférentiels a joué un rôle majeur dans l'accroissement du commerce extérieur de Maurice – neuf accords commerciaux multilatéraux, régionaux et bilatéraux ont été signés en tout, et d'autres en sont à un stade avancé des négociations.
- mise au point pour les services portuaires d'un centre de services intégrés (avitaillement, provisions de bord, changement d'équipage, réparations et inspections).

Et à l'avenir ?

Il est essentiel qu'au niveau de l'OMC un mouvement soit lancé visant à octroyer aux PEV des avantages en matière de traitement préférentiel et différencié, à l'instar des pays moins avancés (PMA), afin de trouver des mécanismes leur permettant de compenser les défis spécifiques et uniques auxquels les petites économies en développement sont confrontées. Autrement, il sera difficile pour ces dernières de s'intégrer dans la chaîne de valeur mondiale et de tirer parti du commerce international. Il est toutefois absolument essentiel que toutes les PEV parlent d'une seule et même voix lors de séances de travail qui leur sont spécialement consacrées à l'OMC.

Enfin, le groupe des organisations de l'Annexe D, qui appuie la mise en œuvre de l'AFE, devrait accorder une attention particulière aux PEV et leur donner la priorité afin de renforcer leurs capacités dans le domaine des normes et des essais de laboratoire, et afin d'accroître leur capacité à rebondir face aux catastrophes naturelles.

En savoir +

www.mra.mu



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

Le modèle australien de perception par le fournisseur expliqué

Par le Ministère de l'intérieur australien

L'essor du commerce électronique a contribué à une augmentation significative des volumes de marchandises qui franchissent les frontières australiennes. Entre 2013 et 2016, le volume du fret aérien entrant et des colis postaux internationaux a augmenté de 57 %. L'Australie s'attend, entre 2017 et 2021, à une croissance annuelle du fret aérien de 30 % et à un doublement du nombre de colis postaux internationaux.

Le succès des achats en ligne tient, entre autres choses, au fait que les marchandises d'une valeur égale ou inférieure à 1 000 dollars australiens, dites « marchandises importées de faible valeur », étaient, jusqu'au 1^{er} juillet 2018, exemptées de la taxe sur les biens et services lors de leur importation. À mesure que le commerce sur Internet s'est développé, les effets de cette exemption ont suscité de plus en plus de préoccupations. La multiplication des importations directes, par les consommateurs, de marchandises de faible valeur a suscité des inquiétudes quant au désavantage concurrentiel pour les détaillants australiens, à la neutralité fiscale et à la perte de recettes.¹

Après dix ans de débats et plusieurs études commandées par les pouvoirs publics, le Council of Australian Governments (COAG), une instance intergouvernementale, a décidé en 2015 d'étendre la taxe sur les biens et services aux marchandises importées de faible valeur et, en 2017, le gouvernement australien a adopté à cette fin un amendement à la loi sur le trésor public.

Quelles mesures législatives ont été prises ?

La question essentielle portait sur le modèle de perception de la taxe qu'il fallait utiliser. L'organisme de recherche et de consultation indépendant du gouvernement australien, la Commission de la productivité, a été chargée d'étudier la question et a publié le 31 octobre 2017 un rapport sur les modèles de perception de la taxe sur les biens et services sur les marchandises importées de faible valeur.

La taxe sur les biens et services est une composante du droit fiscal australien, administrée par le ministère australien du trésor public et l'office des impôts australien (ATO). Le choix du modèle de perception à adopter était donc entre les mains de ces deux autorités. Conformément aux recommandations de la Commission de la productivité, elles ont choisi le modèle de perception par le fournisseur en vertu duquel ce sont les vendeurs étrangers qui ont la responsabilité de facturer, percevoir et reverser la taxe. Le modèle permet d'améliorer la neutralité fiscale entre les marchandises de faible valeur qui sont importées et celles qui sont vendues au détail sur le marché intérieur, et devrait avoir un impact minimal sur les consommateurs qui importent ces marchandises.² Autre avantage : ses coûts d'administration sont faibles.

Cela étant, il peut être difficile de faire respecter les règles par des entreprises qui mènent leurs activités à l'étranger. Face à ce défi, l'ATO recoupe les données, mène des enquêtes, reçoit des renseignements de l'industrie et du public, et utilise les données sur les importations.

Quels autres modèles ont été envisagés ?

L'Australie a envisagé d'autres possibilités :

- le modèle de perception traditionnel, à la frontière, qui est le modèle utilisé actuellement pour la perception de la taxe sur les biens et services, les droits de douane et d'autres taxes indirectes sur les importations d'une valeur supérieure à 1 000 dollars australiens, mais les coûts administratifs et le coût de conformité étaient largement supérieurs aux recettes possibles ;
- le modèle de perception par le transporteur, en vertu duquel l'agent de livraison perçoit la taxe sur les biens et services

La perception de la taxe au point de vente plutôt qu'à la frontière permet de ne pas perturber les flux commerciaux, ce qui réduit les coûts de conformité et d'administration.

¹ Rapport d'enquête no 86 (2017) de la commission de la productivité, consacré aux modèles de perception de la taxe sur les biens et services sur les marchandises importées de faible valeur, p. 17.

² idem, p. 13.



auprès de l'importateur avant de la reverser, mais les coûts administratifs et la lourdeur de la mise en œuvre rendaient ce modèle irréaliste ;

- le modèle de perception par l'intermédiaire financier, qui placerait la responsabilité légale de la perception de la taxe sur les biens et services sur les entités établies en Australie, mais les systèmes de paiement actuels ne recueillent pas assez d'informations pour évaluer l'assujettissement à la taxe sur les biens et services.

La Commission de la productivité est arrivée à la conclusion que le modèle de perception par le fournisseur était le mieux adapté au contexte australien. Ce modèle est d'ailleurs une adaptation de l'approche qu'adopte le gouvernement australien pour percevoir la taxe sur les biens et services sur les fournitures à l'étranger de services et de produits numériques aux consommateurs australiens.

Comment cela fonctionne-t-il ?

On notera que, dans le cadre du modèle australien, la taxe sur les biens et services n'est pas facturée au point d'importation : elle s'applique au point de vente sur toutes les marchandises importées de faible valeur (à l'exclusion de l'alcool et des produits du tabac qui sont traités séparément).

Un consommateur australien achète des marchandises en ligne sur un marché étranger, auprès d'un commerçant, d'une plateforme de vente ou d'un opérateur d'expédition. La transaction s'effectue en ligne et la taxe sur les biens et services est perçue par le fournisseur au passage à la caisse, pour autant que la valeur des marchandises soit égale ou inférieure à 1 000 dollars. Le fournisseur envoie ensuite les marchandises au consommateur et remplit une déclaration de dédouanement. Il reverse en outre la taxe à l'ATO. À la frontière, la police australienne des frontières peut inspecter les marchandises pour s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences générales d'importation. Si aucune autre mesure n'est requise sur le plan douanier, les marchandises sont envoyées au consommateur.

© AdobeStock

Le modèle de perception par le vendeur exige que les fournisseurs, les plateformes de vente et les opérateurs d'expédition s'inscrivent

auprès de l'ATO. En vertu du modèle prévu par la loi, seuls les fournisseurs étrangers dont les ventes imposables à des consommateurs établis en Australie atteignent ou dépassent 75 000 dollars par an doivent percevoir et reverser la taxe sur les biens et services. Toutefois, les plateformes de vente qui facilitent des ventes imposables vers l'Australie pour une valeur supérieure à 75 000 dollars sont tenues de percevoir la taxe sur les biens et services sur toutes les ventes de marchandises de faible valeur effectuées sur leur plateforme, y compris les ventes réalisées par des vendeurs qui vendent pour moins de 75 000 dollars.

Comment les fournisseurs étrangers ont-ils été associés à la démarche ?

Pour mettre en œuvre ce changement qui touche des entités qui font affaire avec des clients en Australie depuis le monde entier, l'ATO a dû repenser ses modes de fonctionnement. Il a associé au travail de conception du modèle des acteurs mondiaux de la comptabilité, des transporteurs, des courtiers en douane et des organismes représentatifs, tels que des associations professionnelles.

L'ATO a en outre coorganisé plusieurs webinaires à l'intention des entreprises étrangères, dont une présentation en chinois qui a réuni plus de 2 000 participants. Toutes les grandes plateformes et tous les principaux fournisseurs sont d'ailleurs à présent inscrits sur le registre de l'ATO.

Défis et avantages

Deux défis principaux ont été identifiés. Le premier tient au fait que les systèmes de paiement utilisés par les opérateurs ont dû être modifiés de façon à pouvoir recueillir les renseignements nécessaires, collecter la taxe et identifier les fournisseurs inscrits. Le deuxième a trait à l'éducation des petits fournisseurs étrangers s'agissant de l'application, de la perception et du reversement de la taxe.

Les avantages sont tout de même conséquents : la perception de la taxe au point de vente plutôt qu'à la frontière permet de ne pas perturber les flux commerciaux, ce qui réduit les coûts de conformité et d'administration, et les organismes chargés des frontières et les transporteurs peuvent ainsi se concentrer sur les activités clés. Plus important encore, les entreprises australiennes bénéficient de règles du jeu équitables.

Et maintenant ?

Le nouveau modèle n'en est encore qu'à ses débuts et sera examiné en 2023. Cet examen portera sur l'efficacité du modèle prévu par la loi ; les taux de conformité et, s'ils ne sont pas viables, la façon de les améliorer ; et la question de savoir si un autre modèle de perception, compte tenu des progrès technologiques et de l'évolution des politiques, pourrait être plus avantageux pour l'Australie.

En savoir +

www.abf.gov.au

www.ato.gov.au





Chaînes de blocs, la Corée se prépare pour l'avenir

Par Tae Il Kang,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DU BUREAU DE L'INFORMATION ET DES AFFAIRES INTERNATIONALES, SERVICE DE LA DOUANE DE CORÉE

Depuis que le Forum économique mondial a lancé l'idée de la quatrième révolution industrielle en 2016, les technologies telles que l'intelligence artificielle (IA), la chaîne de blocs ou l'analytique des données massives, et leur possible incidence sur nos vies, sont devenues des sujets débattus partout dans le monde. Afin de se préparer pour l'avenir, le gouvernement de la République de Corée a créé en 2017 un « Comité sur la quatrième révolution industrielle ». Placé directement sous la tutelle du Président, le Comité a le mandat de coordonner les questions politiques importantes concernant le développement mais aussi l'acquisition de nouvelles sciences et technologies.

C'est dans ce contexte que le Service de la douane de Corée (KCS) a entrepris d'examiner l'application éventuelle de nouvelles technologies. En 2017, il crée un département spécialement centré sur les évolutions de la TIC à cet effet et, en 2018, lance le projet « Quatrième révolution industrielle et douane intelligente », dans le but d'introduire l'IA, l'analytique des données massives et la technologie des chaînes de blocs. Le présent article se penche sur cette dernière technologie en présentant les mesures prises

par le KCS pour en tester la pertinence et la faisabilité dans l'environnement douanier.

2017 : le consortium de logistique maritime à l'exportation

Connue dans un premier temps du public comme la technologie se cachant derrière la première devise numérique qu'a été le Bitcoin, la technologie des chaînes de blocs présente des avantages qui sont à présent relativement bien compris : elle permet l'échange de renseignements sans intermédiaire tout en assurant l'intégrité des données et en fournissant une piste de vérification complète. Les secteurs tels que la finance, la distribution, la production et la santé l'ont déjà mis à profit, mais, dans la plupart des cas, les solutions qui ont été mises au point en sont encore à un stade de vérification ou de pilote et il est difficile de trouver des exemples concrets d'application de la technologie.

Afin de donner un coup d'élan au projet « Quatrième révolution industrielle et douane intelligente », en 2017, le KCS a décidé d'entreprendre des recherches visant à explorer l'application de la chaîne de blocs à d'autres domaines que les crypto-monnaies.

Des projets pilotes ont été menés afin de répertorier tous les défis techniques et institutionnels éventuels et de trouver la manière d'intégrer la chaîne de blocs dans les systèmes douaniers existants.

À cette fin, le KCS a décidé de rejoindre le consortium public-privé de logistique maritime à l'exportation qui est dirigé par la compagnie de TIC nationale SAMSUNG SDS Co. et qui rassemble 41 entités, dont des services gouvernementaux tels que le KCS et le ministère coréen des affaires maritimes et de la pêche, ainsi que des transporteurs et des expéditeurs.

Après avoir consulté tous les participants, le KCS a été à même de confirmer qu'il était techniquement possible pour les acteurs de la logistique de partager des documents, tels que les connaissements et les crédits documentaires, à travers une plateforme fondée sur la technologie des chaînes de blocs. Une telle solution permettrait d'empêcher la falsification de documents logistiques à l'importation et à l'exportation et de simplifier leur délivrance. Il en a été conclu qu'il était nécessaire de lancer un projet, sous les auspices du gouvernement, afin d'établir une plateforme logistique axée sur la chaîne de blocs.

2018 : conception du projet

Dans un deuxième temps, le KCS s'est lancé dans un examen des domaines où les solutions fondées sur les chaînes de blocs auraient du sens. Le processus de dédouanement à l'importation ou à l'exportation a été identifié comme constituant un bon point de départ, dans la mesure où il pourrait certainement profiter d'une solution qui garantirait la fiabilité des informations, le partage d'informations en temps réel et la simplification des processus de travail. L'examen a ensuite permis de déterminer les procédures de dédouanement les plus adaptées pour cet exercice. Trois ont été choisies : le dédouanement à l'exportation lorsque l'expéditeur est une entreprise, les importations de commerce électronique lorsque le destinataire est une personne physique, et l'échange de renseignements transfrontalier.

Une démarche progressive et systématique a été adoptée, tenant compte de l'incidence importante que la nouvelle technologie pourrait avoir sur l'environnement commercial global et des changements législatifs et de politique générale qui pourraient s'avérer nécessaires. Des projets pilotes ont été menés afin de répertorier tous les défis techniques et institutionnels éventuels et de trouver la manière d'intégrer la chaîne de blocs dans les systèmes douaniers existants. Les applications mises au point dans le cadre de ces pilotes utilisent toutes Hyperledger Fabric, ce qui signifie donc que leur mise en œuvre se fonde sur une chaîne de blocs privée (infrastructure de chaîne de blocs par niveau de permission).

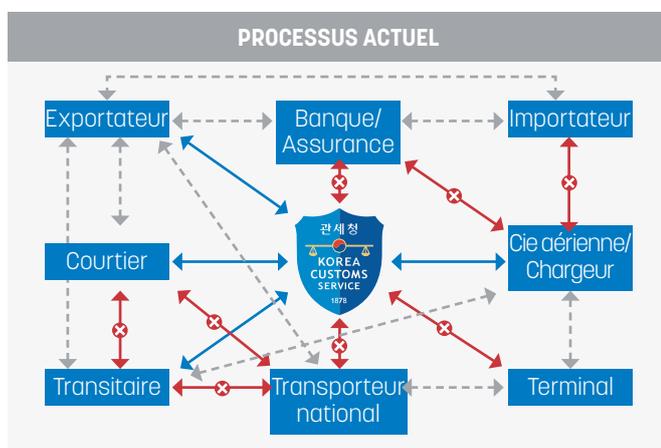
Dédouanement à l'exportation

À l'importation et à l'exportation, le processus de dédouanement est plutôt compliqué et implique un grand nombre d'acteurs, qui doivent partager un grand volume d'informations. En Corée, le partage de renseignements entre parties à une transaction n'est possible que de manière biunivoque, par courriel, par fax ou d'un système informatique à un autre, au détriment de la qualité et de l'exactitude des données, sans oublier le fait que les données peuvent être falsifiées à un moment ou à un autre dans le processus.

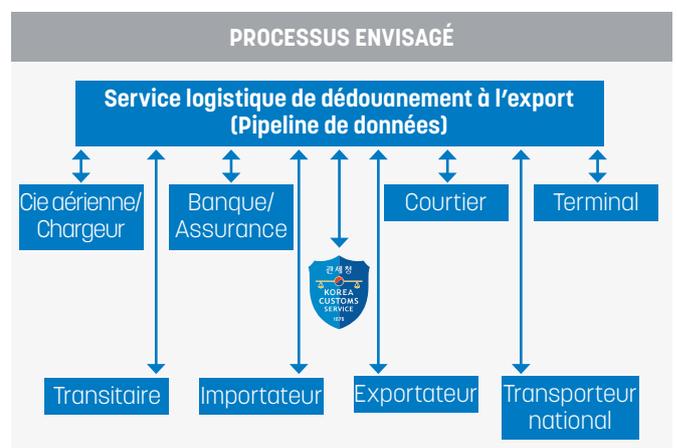
Le projet pilote relatif au dédouanement à l'exportation a été mené par le consortium SAMSUNG SDS Co. et KCNET Co. Les deux entreprises ont travaillé avec 49 participants issus du monde du commerce (exportateurs, chargeurs et exploitants d'entrepôts), organisés en sept groupes de travail. Durant le pilote, les participants ont partagé 22 types de documents en temps réel, dont des factures commerciales, des listes de colisage, des connaissements, des demandes ou des confirmations de réservation et des déclarations d'exportation. Les participants ont ensuite ajouté de nouveaux renseignements et documents sur le registre partagé.

Diagramme 1 : Processus de gestion de l'information actuel et futur

↔ doc. papier
 ↔ Lié par le système
 ⊗ information fragmentée



- Travail basé sur des processus manuels et des documents papier
- Information communiquée de manière biunivoque
- Information fragmentée entre les parties



- Processus manuels réduits au minimum
- Falsification des documents durant le processus impossible et transparence accrue
- Partage d'informations en temps réel entre parties

La plateforme fera l'objet d'essais supplémentaires durant l'année et une application sera modélisée sur la base des résultats finaux du pilote. En outre, les conclusions du pilote devraient également servir de tremplin à la conception d'une application pour le processus de dédouanement à l'importation.

Le commerce électronique

Les transactions de commerce électronique impliquent des individus inconnus de l'administration. Bien que les marchandises achetées en ligne par des particuliers ne représentent qu'une petite part de la valeur des importations mondiales, la Douane coréenne cherche à empêcher que des produits de contrebande et d'autres articles prohibés n'entrent dans le pays. Pour le moment, l'évaluation des risques présente certaines limites, compte tenu de la faible qualité des données disponibles concernant ces transactions.

Encore une fois, la technologie des chaînes de blocs pourrait faciliter les procédures de dédouanement et permettre à la douane d'effectuer une gestion des risques de haute qualité. Dans le projet pilote relatif au commerce électronique, deux entreprises, Nomadconnection Co. et Matrix2B Co., ont été chargées de mettre sur pied une plateforme. Le but du projet était de mettre à l'épreuve le partage mutuel d'informations en temps réel entre les opérateurs du commerce électronique, les sociétés de transport et le KCS.

La Corée a simplifié la procédure en place pour les marchandises de faible valeur. Pour les opérateurs postaux, le seuil au-dessus duquel une marchandise n'est pas considérée comme étant de faible valeur est de 125 dollars des États-Unis sur la base du prix CAF ; pour les services de courrier exprès, ce seuil s'établit à 100 dollars sur la base du prix FAB, ou à 2000 dollars

pour les marchandises en provenance des États-Unis, conformément aux dispositions de l'accord de libre-échange (ALE) conclu entre la Corée et les États-Unis. Au-dessus de ces seuils, une déclaration en douane complète doit être soumise. En-dessous, pour le fret exprès, une procédure de « dédouanement par liste » permet de dédouaner les envois en soumettant 26 éléments d'information tels que le nom et l'adresse de l'opérateur, le nom et l'adresse du destinataire, le type et le prix des marchandises. Quant aux marchandises entrant sur le territoire à travers la chaîne du courrier postal international, elles sont dédouanées sur place.

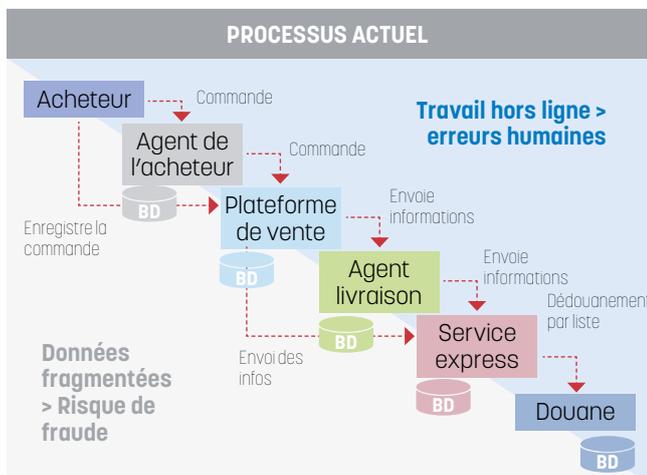
L'application basée sur la chaîne de blocs recourt aux contrats intelligents pour gérer les transactions sous la procédure du dédouanement par liste : les informations requises sont recueillies automatiquement si les conditions prévues sont remplies. D'autres procédés seront mis à l'épreuve à l'avenir.

Plateforme d'échange de données transfrontalier

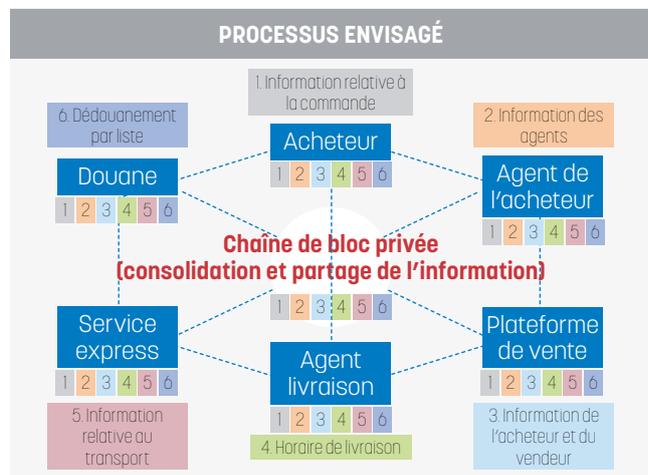
La garantie d'un échange de renseignements fiables entre les pays constitue un élément critique pour améliorer les processus de travail et pour promouvoir encore la facilitation du commerce. Le grand avantage de la technologie des chaînes de blocs réside dans le fait qu'elle crée un environnement de « confiance » entre des parties inconnues et leur permet de conclure des transactions commerciales et d'échanger des informations. Par conséquent, elle représente la technologie la plus adéquate pour établir un échange automatique de données au niveau transfrontalier entre administrations des douanes.

Le pilote lié à ce projet visait à mettre à l'essai une solution permettant l'échange de certificats d'origine qui existent encore sous format papier dans de nombreux

Diagramme 2 : Modèle de chaîne blocs pour le commerce électronique

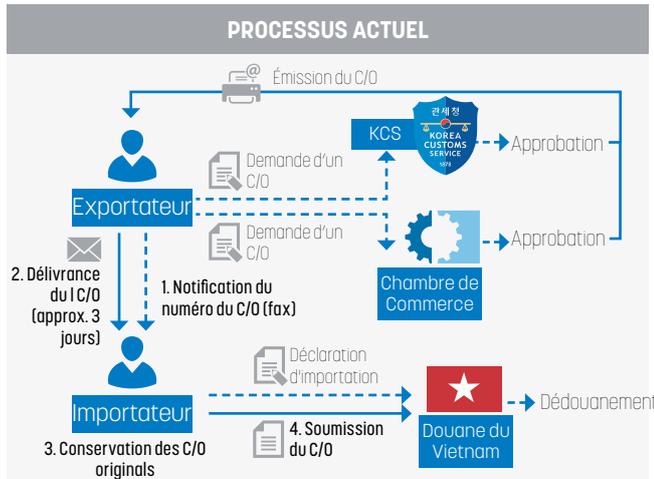


- Production et communication manuelle des commandes et informations relatives au transport
- Information fragmentée

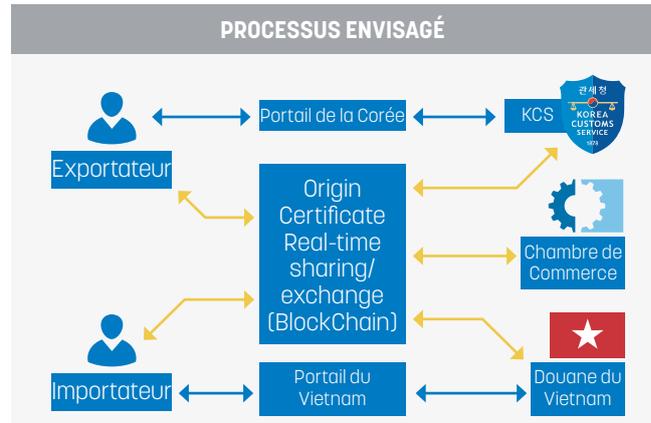


- Informations originales relatives à la commande et au transport
- Partage d'information simultané entre les parties

Diagramme 3 : Modèle de chaîne de blocs pour l'échange de certificats d'origine (C/O) entre la Corée et le Vietnam



- Les C/O sont envoyés par courrier à l'importateur
- L'importateur soumet le C/O original à la Douane du pays d'importation



- Échange d'informations en temps réel avec l'importateur au moment de l'émission du C/O
- Authenticité du C/O garantie
- Le C/O original ne doit pas être soumis à la douane du pays d'importation

pays, bien que le nombre d'ALE conclus ne cesse de croître et, avec lui, le nombre de certificats délivrés. La Corée et le Vietnam discutent actuellement de la possibilité de dématérialiser les certificats requis pour assurer le traitement préférentiel des produits d'origine, le KCS a travaillé à ce projet pilote avec la Douane du Vietnam à laquelle se sont joints des exportateurs coréens et des importateurs vietnamiens. L'application construite dans le cadre du pilote a permis de partager en temps réel les certificats d'origine délivrés en Corée avec les exportateurs coréens, les importateurs vietnamiens et l'administration douanière du Vietnam. En vue de se préparer à d'autres types d'échange de données à l'avenir entre les deux pays, le KCS a également mené plusieurs essais concluants dans l'environnement informatique de la Douane du Vietnam, notamment l'installation d'un nouveau serveur.

Conclusion

Le KCS s'est donné pour objectif d'intégrer les données sur le commerce transfrontalier et les flux logistiques internationaux en un seul endroit et il se réjouit du jour où il pourra compter sur une nouvelle plateforme de dédouanement et de logistique qui permette à tous les acteurs de la chaîne de partager des informations fiables en temps réel. De fait, le système de dédouanement électronique de la douane appelé UNI-PASS, qui informatise les régimes douaniers et automatise le processus

de dédouanement, est en cours de révision dans la perspective d'établir une nouvelle plateforme fondée sur les chaînes de blocs. Le but est de renforcer l'exactitude des données, la fiabilité des processus, leur rapidité et leur efficacité.

Les chaînes de blocs sont une technologie en cours de maturation. À l'heure actuelle, des recherches approfondies et des travaux de conception sont menés sur des aspects critiques tels que la « scalabilité » et l'interopérabilité. En mettant en œuvre des projets pilotes passant par cette technologie, le KCS contribue aux efforts mondiaux visant à déterminer comment elle peut être appliquée dans des conditions de travail réelles.

En étant l'un des premiers à s'aventurer sur ce terrain, le KCS démontre sa volonté de relever le défi afin de libérer le potentiel des technologies de pointe, vouées à transformer les sociétés et à faciliter leur entrée dans la quatrième révolution industrielle. Le KCS est convaincu que ces efforts lui permettront d'avancer vers l'application de normes internationales au niveau du commerce international et de la logistique et qu'ils changeront la donne pour les administrations douanières.

En savoir +

Kti680@korea.kr
http://www.customs.go.kr/kcshome/redirect.jsp?bbsId=BBSMSTR_1811&layoutMenuNo=32941

Le KCS est convaincu que ces efforts lui permettront d'avancer vers l'application de normes internationales au niveau du commerce international et de la logistique et qu'ils changeront la donne pour les administrations douanières.

Normaliser les plateformes et s'adapter aux dernières solutions technologiques : la voie de l'avenir

Par Steven Pope,

VICE-PRÉSIDENT CHARGÉ DES QUESTIONS DOUANIÈRES ET RÉGLEMENTAIRES, DHL EXPRESS EUROPE & PRÉSIDENT DU COMITÉ DOUANIER DE LA GLOBAL EXPRESS ASSOCIATION

La technologie évolue à un rythme qui semble toujours plus soutenu, ouvrant la voie à des discussions qui vont des voitures autonomes à l'avenir de l'emploi ou encore du commerce. Si les voitures n'en sont pas encore arrivées à se conduire elles-mêmes, le commerce international a connu un véritable bouleversement dans la manière dont nous effectuons nos achats. Je veux, bien entendu, parler du commerce électronique. Il y a quelques années seulement, nous allions tous faire nos emplettes dans une des rues commerçantes de la ville ou dans l'un des centres commerciaux locaux. Aujourd'hui, nous achetons en ligne et nos achats nous sont livrés au pas de la porte en quelques jours seulement, voire en quelques heures. Ce changement a pour résultat une augmentation du mouvement de petits envois isolés par rapport aux envois en vrac transportés par conteneur.

Cette réalité offre autant d'opportunités qu'elle ne crée de défis. Dans l'industrie du courrier exprès, nous avons dû adapter notre principal modèle de livraison d'entreprise à entreprise (B2B) pour pouvoir offrir de plus en plus un service de l'entreprise au consommateur (B2C) afin de livrer les colis à leurs destinataires finaux, chez eux ou ailleurs. Le commerce électronique s'étant accru à très grande vitesse, le secteur du courrier exprès a consenti d'énormes investissements pour mettre à niveau son modèle d'intégrateur dans le but de répondre à cette croissance, en ajustant tant ses modèles de livraison que ses réseaux.

Avant l'explosion du commerce électronique, le secteur des envois exprès servait principalement un marché B2B qui exigeait de nos services de messagerie qu'ils enlèvent un volume important de colis à une adresse commerciale donnée pour livrer

plusieurs envois à une autre adresse commerciale au point de destination. Le modèle B2C a changé la donne, en particulier au point de livraison finale, exigeant des services de livraison de procéder à plusieurs arrêts, souvent pour ne livrer qu'un colis à chaque endroit, et ce, à des adresses privées et non plus commerciales, le grand défi étant de s'assurer que quelqu'un soit là pour réceptionner le colis.

Loin de remplacer nos activités traditionnelles de B2B, cette nouvelle modalité est venue s'y greffer, de sorte que nous avons eu à gérer ce changement évolutif dans des conditions où le volume des envois entrant dans nos réseaux ne cesse d'augmenter rapidement. L'industrie du courrier exprès est un secteur novateur, une plaque tournante où se rejoignent de vastes réseaux aériens et routiers, des services d'enlèvement et de livraison ainsi que des services de TI de masse pour créer une seule chaîne logistique intégrée et sûre, mue par les besoins de ses clients.

Il est essentiel pour nous d'assurer un équilibre entre notre modèle B2B traditionnel et le modèle B2C qui exige la mobilisation de davantage de ressources, et c'est à ce niveau que la technologie et un sens visionnaire de l'innovation jouent un rôle fondamental, en particulier au niveau de la TI. La question qui se pose à nous à présent est de savoir ce que nous pouvons faire pour assurer l'intégrité de notre chaîne logistique afin que nos clients reçoivent leur colis (pour autant que ce dernier soit conforme aux réglementations en vigueur) chez eux à temps.



L'industrie du courrier exprès regorge de données permettant d'établir l'itinéraire suivi par un envoi. Toutefois, cette mine d'informations n'a pas énormément de valeur en l'absence d'un moyen normalisé et mis à niveau qui permettent de recueillir et d'interpréter ces données.



capables de communiquer avec nos propres systèmes et de générer un message de rétention.

Des processus axés sur l'intégrité sont en place, tels que les contrôles de sécurité par rayons X ou encore les vérifications concernant l'expéditeur ou le destinataire qui visent à vérifier s'ils ont commis d'éventuelles infractions, s'ils sont soumis à des sanctions commerciales ou s'ils sont repris dans les listes des parties interdites de commerce. Au niveau du client, nous avons adapté notre technologie mobile pour offrir des plages de livraison afin de nous assurer notamment que quelqu'un soit bien à la maison lorsque le colis arrive. Nous

Le fait de disposer d'un réseau intégré constitue un énorme avantage ; cela étant, le secteur du courrier exprès a renforcé ce réseau à travers des systèmes informatiques et de contrôle sophistiqués mis au point et incorporés à notre chaîne logistique par des experts expérimentés et bien formés. Celles et ceux qui côtoient nos délégués aux réunions de l'OMD et d'autres instances connaissent leur niveau de compétences et d'expertise. Certains ont peut-être même travaillé avec eux en tant que collègues dans le secteur public.

Notre secteur d'activité a su établir le lien entre ce vivier d'expérience et une culture d'entreprise basée sur la capacité et la volonté de s'adapter à un monde en constant changement, ce qui lui permet aujourd'hui de prospérer. L'automatisation joue un rôle fondamental pour nous permettre de garantir qu'un paquet enlevé à Hong Kong le soir soit livré le lendemain matin à New York. En utilisant la technologie des codes-barres, un envoi est suivi du début jusqu'à la fin à travers le globe et chaque étape de son parcours de livraison est consigné dans un registre central.

Quiconque visite l'une de nos plateformes de correspondance verra un lecteur de codes-barres à six faces (conçu pour lire le code-barres quelle que soit la position du colis sur le tapis), qui enregistre l'arrivée d'un colis au centre ainsi que les informations sur la lettre de transport connexe, indiquant, entre autres d'où vient le paquet et où il va. La lecture du code ordonne au système de diriger l'envoi individuel vers un circuit spécifique afin de s'assurer qu'il soit envoyé vers un conteneur pour transport au niveau national, ou vers la douane pour inspection, ou encore qu'il soit retenu afin d'être soumis à d'autres contrôles éventuels. Cette dernière option n'est toutefois possible que si des systèmes de dédouanement électroniques sont en place,

avons aussi adapté nos modes de livraison en créant nos propres casiers placés à des points stratégiques des villes, ou encore en organisant des points d'enlèvement dans certains magasins. La notification se fait souvent par une appli, par courriel ou par SMS, selon les préférences des clients.

Toutes ces évolutions exigent une chose : la normalisation des plateformes et l'adaptation aux dernières solutions technologiques disponibles. L'industrie du courrier exprès regorge de données et ces dernières permettent d'établir un journal de bord, enregistrant l'itinéraire suivi par un envoi, en assurant ainsi l'intégrité tout au long de la chaîne logistique. Toutefois, pour des organes de réglementation comme les autorités douanières, cette mine d'informations n'a pas énormément de valeur en l'absence d'un moyen normalisé et mis à niveau qui permette de recueillir et d'interpréter ces données. L'utilisation du plein potentiel de nos données exige une coopération plus étroite entre les décideurs politiques et le secteur du courrier exprès ; or, si cette coopération existe bel et bien au niveau international à travers l'OMD, elle doit encore être affinée avec les douanes au niveau national et régional. Ce constat vaut pour notre secteur dans son ensemble.

En tant que telle, notre industrie est un partenaire curieux et orienté sur les résultats. Nous recherchons toujours de meilleures manières de coopérer avec nos interlocuteurs afin de partager les connaissances et d'accroître la compréhension de nos priorités respectives. Il n'existe probablement pas de meilleur exemple que la mise au point du programme de sélection préalable du fret aérien ou ACAS (de son acronyme anglais), qui est le nom attribué par les États-Unis de ce que l'on connaît à l'OMD sous le nom de programme de renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC). Ce programme enjoint

le secteur privé de soumettre aux services gouvernementaux un jeu de données réduit avant chargement du fret aérien afin d'évaluer les risques et de détecter une éventuelle menace terroriste, comme un colis piégé.

Le programme a débuté en décembre 2010 et l'industrie du courrier exprès a montré le chemin en menant un projet pilote visant à transmettre les données au Service de la Douane et de la protection des frontières (CBP) et à l'Administration de la sécurité des transports (TSA) des États-Unis. Le dialogue ouvert entre les parties et leur engagement pour trouver une manière pratique et efficace de mettre en œuvre le programme de contrôle des données relatives au fret aérien a rendu possible la mise au point d'un mécanisme bon marché mais efficace permettant aux autorités de vérifier les données rapidement et simplement. La transparence entre la douane et les transporteurs a contribué à rendre le programme adaptable et l'intérêt commun des parties prenantes à garantir la sécurité a encouragé la participation et la coopération. Il en résulte un programme abouti qui, grâce à la technologie, maximise l'utilisation des données et l'évaluation précoce des risques, sans entraver pour autant les flux du commerce.

Dans les années à venir, la technologie continuera de jouer un rôle croissant dans l'intégrité de la chaîne logistique : les chaînes de blocs représentent un progrès encore plus important pour la mise à disposition et pour l'utilisation de données afin d'assurer l'intégrité d'un envoi le long de la chaîne logistique et, aujourd'hui, nous nous penchons sur la manière d'exploiter au mieux cette innovation technologique.

Pour exploiter au mieux les possibilités qu'offrent les progrès technologiques, il est indispensable de procéder à des investissements tant au niveau du secteur public que du secteur privé ; ces coûts deviennent insignifiants, toutefois, comparés au prix qu'il faudra payer si les systèmes ne sont pas harmonisés, ou pire encore, si nous ne nous adaptons pas au futur en temps opportun.

Internet a changé nos vies quotidiennes et le monde est devenu plus petit grâce aux systèmes harmonisés qui permettent aux personnes de chercher des informations, de réserver une chambre d'hôtel ou d'acheter un produit n'importe où dans le monde. La nature des processus commerciaux s'est mondialisée et les procédures douanières doivent suivre cette tendance.

L'OMD a pris acte de cette réalité il y a longtemps déjà et a entamé une coopération avec le secteur privé à cet effet, à travers le Groupe consultatif du secteur privé (GCSP), pour lancer des programmes tels que le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial, la Convention de Kyoto révisée et, bien sûr, les discussions sur le commerce électronique.

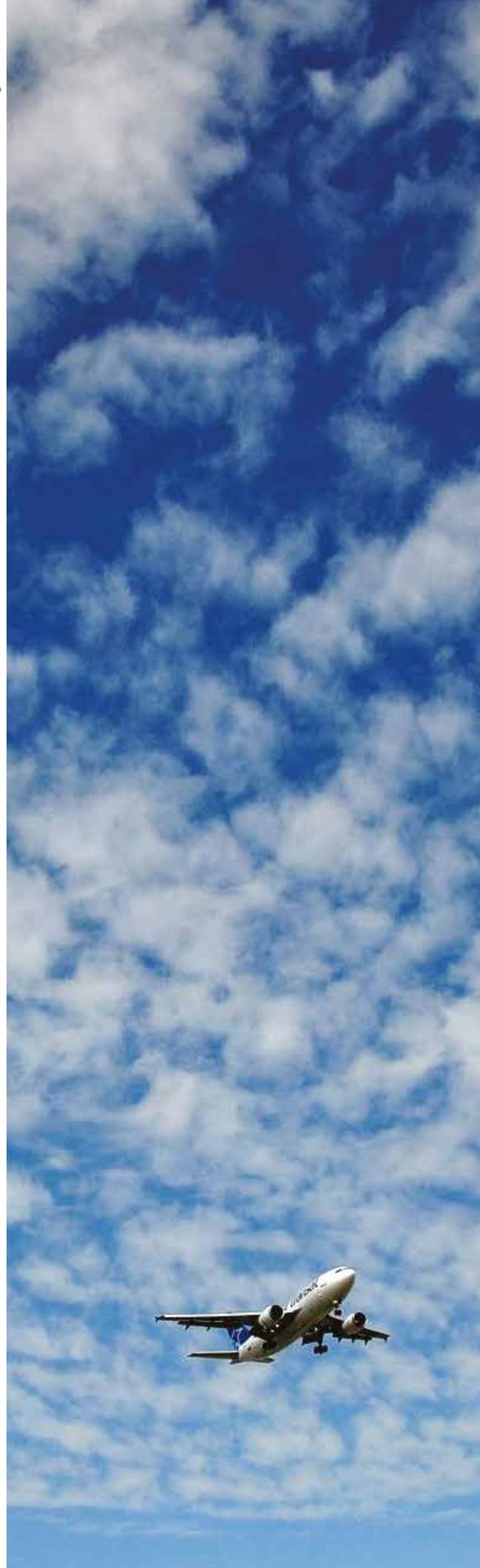
Le simple fait que nous ayons été invités à écrire un article atteste de l'engagement de l'OMD en faveur de la co-création et d'une collaboration étroite avec ses différents partenaires et nous nous réjouissons de poursuivre ce partenariat, au bénéfice tant du secteur public que privé.

En savoir +

steven.pope@dhl.com

www.dhl.com

www.global-express.org



ONE Record : un tournant dans la numérisation des données sur le fret aérien

Par Henk Mulder,

DIRECTEUR DU FRET NUMÉRIQUE, ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN (IATA)

L'introduction de l'échange de données informatisé (EDI) il y a un demi-siècle a marqué l'avènement d'une nouvelle ère dans l'automatisation des opérations commerciales. Deux décennies plus tard, dans les années 80, les normes ont commencé à converger vers la norme de l'EDIFACT/ONU qui posait les bases de l'échange de données entre entreprises au niveau mondial. Aujourd'hui, 95 % des documents échangés par voie électronique dans le domaine du fret aérien utilisent le « dialecte » EDI appelé Cargo IMP (de l'anglais *interchange message procedures* ou procédures d'échange de messages) ou son descendant et successeur, Cargo XML.

Je travaille comme ingénieur depuis les années 80 et, bien que je chérissse les technologies de ces années, je suis quelque peu choqué de constater que le secteur du fret aérien en soit encore à utiliser la messagerie EDI et n'ait toujours pas assimilé les technologies web telles que la publication et le partage de données. Après quelque 30 ans d'existence, ces dernières n'ont, après tout, plus rien de nouveau. Compte tenu de la complexité du transport mondial et des chaînes logistiques, le paradigme de messagerie EDI est tout simplement inadapté. L'EDI n'a jamais été conçu pour être utilisé à cette échelle et ses faiblesses font obstacle à l'innovation dans le secteur mondial de la logistique.

Par exemple, lorsque deux scandinaves, Niklas Zennström et Janus Friis, ont mis au point Skype en 2003, ils ont exploité les capacités d'échange de données gratuites du web, sonnante le glas de la bonne vieille téléphonie telle que nous la connaissions. Ces énormes innovations de rupture brillent par leur absence dans le secteur de la logistique et du transport qui continue de recourir aux formulaires papier et porte-blocs. Cela dit, je n'ai pas encore rencontré un seul professionnel du secteur qui ne partage pas ma frustration, ce qui est plutôt de bon augure. Nous voulons tous numériser le fret.

La spécification ONE Record de l'Association internationale du transport aérien (IATA) sert justement à ça : à numériser le fret. Pour faire court, en utilisant la puissance et la simplicité du web, un opérateur peut saisir les données sur les marchandises sur un serveur et faire en sorte que le système de son partenaire commercial ait accès à ces données en cas de besoin. Cette approche n'a rien de provisoire ou d'expérimental ; elle incarne précisément la manière dont les industries numériques fonctionnent. Prenons le secteur de l'édition. Si vous lisez le présent article sur un navigateur, c'est que vous venez d'accéder à des données sur un serveur contrôlé par l'OMD. Et je peux

vous assurer que l'OMD ne vous a pas envoyé de message EDI avec l'article.

Le ONE Record en quelques mots

Comment s'y prendre pour partager les données via le web ? Supposons que nous voulions faire une réservation pour le transport de marchandises auprès d'une compagnie aérienne. Nous pourrions créer une page web consignait tous les détails du fret et dont l'URL pourra ensuite être envoyée à la compagnie. Or, plusieurs constats s'imposent :

- tout d'abord, la ligne aérienne demandera que la page web suive un certain format, afin que son propre système de réservation puisse extraire les données automatiquement, ce qui veut dire, en somme, qu'il faut se mettre d'accord sur la structure ou le modèle de données afin que chacun puisse comprendre les informations soumises.
- ensuite, si la page web ne peut être lue que par le système informatique, cette solution ne se révèle plus aussi intéressante et il faudrait alors envisager plutôt de déposer un fichier de données sur un serveur.
- de surcroît, nous nous poserons la question de savoir comment garantir que seule la compagnie aérienne consulte les données fournies et personne d'autre, ce qui signifie qu'il nous faudra prévoir des restrictions et un mécanisme de sécurité.
- enfin, les ingénieurs voudront savoir comment accéder aux données sur le serveur de l'expéditeur, ce qui veut dire qu'il doit y avoir une interface de programmes d'application, ou API, bien définie, afin qu'ils puissent « intégrer » l'accès aux données à leur système.

C'est justement ce que fait ONE Record : offrir une norme pour un modèle de données, garantir la sécurité des données et fournir une API commune pour le partage de données.

Modèle de données ONE Record

Le modèle de données ONE Record a été conçu pour s'articuler autour des données plutôt qu'autour des documents. Comparez deux documents de transport, comme une lettre de transport aérien et une lettre d'instruction de l'expéditeur, par exemple, et vous verrez que bon nombre des informations qui y figurent sont les mêmes. Même expéditeur, même destinataire, même origine, même destination, même marchandises, etc. Les répétitions abondent.

l'IATA et l'OMD coopèrent depuis longtemps déjà sur la question du « fret électronique » et sur les normes de données et le moment est venu pour les deux organisations d'associer leurs efforts sur les normes articulées autour du partage de données sur le web.

C'est la raison pour laquelle le modèle de données ONE Record est axé sur les données, c'est-à-dire qu'il se focalise sur les données communes plutôt que sur les documents sur lesquels ces données peuvent apparaître. Étant donné que les documents représentent encore et toujours le pilier de base de la logistique et du transport, le modèle de données prévoit aussi des modèles de données documentaires, bien évidemment, mais uniquement en bout de processus et non en son centre.

Ontologies

Comme le savent tous les professionnels du secteur du fret, il existe déjà de nombreux modèles de données pour le transport de marchandises. Le Modèle de données de l'OMD, le modèle CEFAC-ONU et le Cargo XML propre à l'IATA sont des fondements solides pour les systèmes de transport de fret et de la logistique. Il existe encore plusieurs autres modèles de données à travers le secteur. Comment s'associent-ils les uns aux autres ? Aujourd'hui, nous recourons à des systèmes informatiques pour traduire ces modèles de données et pour établir une interface entre eux.

ONE Record suppose qu'il n'y aura jamais de modèle de données unique et il se centre, à la place, sur les ontologies. Une ontologie est essentiellement un « langage » assorti de ses propres signifiants et règles. L'ontologie de ONE Record décrit le langage du fret aérien. Il existe, ou il existera à l'avenir, d'autres ontologies pour d'autres modes de transport de marchandises ou d'autres parties de la chaîne du transport.

Une ontologie, si elle est bien conçue, est pleinement auto-explicative. En somme, deux systèmes informatiques utilisant deux ontologies différentes devraient pouvoir interagir parce qu'ils peuvent retrouver leurs significations et contextes ontologiques respectifs. Dans un avenir où chaque élément de notre vie sera sous-tendu par des systèmes numériques, de telles approches ontologiques deviennent une nécessité.

La sécurité

Le concept de partage de données pose certains défis en matière de sécurité des données. Comment nous assurer pleinement que les parties non autorisées ne puissent pas accéder aux données de fret partagées sur le web ? Comment nous assurer que les données émanant d'une tierce partie proviennent effectivement de cette partie et ne soient pas une sorte de copie falsifiée ? ONE Record établit plusieurs couches de sécurité : en premier

lieu, tout opérateur économique utilisant ONE Record devra s'inscrire auprès d'un registraire autorisé et recevoir un certificat électronique prouvant son inscription ; deuxièmement, en utilisant ce certificat, il pourra ensuite configurer l'accès octroyé à une autre partie ; troisièmement, le fournisseur d'information déterminera quelles sont les données auxquelles cette tierce partie aura accès.

La norme API

Les systèmes de logiciels sont avant tout conçus et construits à partir de composants existants. Un architecte de logiciels choisit les éléments de base et un ingénieur s'occupe ensuite de les « assembler ». Le terme technique pour cet assemblage est « interfaçage » et, pour simplifier ce processus, les fournisseurs de logiciels équipent ces composants d'API qui jouent en quelque sorte le rôle de prises ou de connecteurs ; il ne reste plus à l'ingénieur qu'à établir les bonnes connexions à l'API.

Dans la pratique, les systèmes web disposent de leurs propres API et chaque nouvelle connexion entre deux systèmes exige un effort d'intégration de ce type. Voilà qui limite la croissance des réseaux de systèmes puisque chaque nœud supplémentaire doit passer par cette intégration. ONE Record propose une solution à cet égard en spécifiant une API commune pour toutes les plateformes de partage des données. Vu sous cet angle, ONE Record ressemble un peu au port USB d'un ordinateur portable : il est possible de connecter n'importe quelle plateforme de partage de données ONE Record à une autre sans devoir passer par l'étape d'intégration du logiciel.

Gestion numérique

Le monde évolue rapidement pour devenir un environnement où les « natifs numériques » contrôlent nos entreprises. Or, ils ne se préoccupent pas de la manière dont l'information est véhiculée entre entreprises, ni même du système qui pourrait être utilisé pour ce faire. Dans un monde numérique, les données sont omniprésentes : elles sont facilement disponibles, partout et sous le format souhaité, quel qu'il soit.

Lorsqu'on parle de l'économie 4.0 et de la perturbation numérique, on se réfère typiquement à des modèles d'entreprise qui ont remodelé les anciens processus opérationnels. Le fait que les marchandises doivent être fabriquées, entreposées et expédiées à travers des chaînes logistiques longues et complexes n'entre pas vraiment en ligne de compte pour

les utilisateurs finaux. Les choses doivent se trouver là où elles doivent se trouver. Les entreprises actives sur le marché du commerce électronique suivent déjà cette logique, en envoyant des marchandises à des endroits proches des consommateurs, avant que ces mêmes consommateurs ne ressentent le besoin d'acheter une nouvelle paire de baskets, un bouquet de fleurs pour marquer un anniversaire ou un médicament contre la grippe qu'ils n'ont pas encore attrapée.

Le monde numérique ne tourne qu'autour des données. Des données pour localiser les produits, des données pour prévoir vers où les marchandises seront transportées et quand, des données sur la personne qui en aura besoin, quand et où. Un accès efficace, transparent et rapide à ces données constitue donc une condition sine qua non. ONE Record représente une étape importante sur la voie vers un monde numérique pour la logistique et le transport.

ONE Record : où en sommes-nous ?

Sous la férule de la *Cargo Service Conference* (CSC) de l'IATA, qui réunit les compagnies aériennes membres de l'association, un groupe d'action spécifique a été créé début 2018 regroupant toutes les parties prenantes du secteur du fret aérien, y compris l'OMD en tant qu'observateur. Ce groupe a mis au point une première spécification de ONE Record qui sera approuvée lors de la prochaine réunion de la CSC en mars 2019.

Les concepts de partage de données ONE Record ont déjà été mis à l'essai dans le cadre d'une expérience pilote impliquant un transporteur, un transitaire et des lignes aériennes. L'IATA a également organisé un hackathon où 50 programmeurs se sont réunis pour tester l'API ONE Record et mettre au point des prototypes rapides d'outils numériques. Ces expériences pilotes et ces tests se poursuivront en 2019. L'IATA coopère également avec le *Digital Logistics and Transport Forum* de l'Union européenne (UE) et est en train de planifier la mise au point d'un environnement de partage de données multimodal.

Autre fait important, l'IATA et l'OMD coopèrent depuis longtemps déjà sur la question du « fret électronique » et sur les normes de données et le moment est venu pour les deux organisations d'associer leurs efforts sur les normes articulées autour du partage de données sur le web. Bien que les deux organisations aient vu le jour plusieurs décennies avant l'avènement des technologies et de l'économie numériques, toutes deux ont incontestablement la capacité de rassembler toutes les parties prenantes pour construire des normes solides pour l'avenir.... Un avenir numérique, bien sûr !

En savoir +

mulderh@iata.org



**AUTOMATISEZ ET
SÉCURISEZ VOS
DÉCLARATIONS,
EN LIEN DIRECT AVEC LA DOUANE**

 **+33 (0)9 72 72 23 62**
Appel non surtaxé

AKANEA Développement / Siège social : avenue des Censives - 60000 TILLE
RCS Beauvais 330 573 775 / SAS au capital de 623 434 € - NAF 5829C / Crédits photo : Depositphotos, Adobe Stock

Accélérateur de croissance
au cœur de la Supply-Chain
depuis plus de 30 ans

**AKANEA
DOUANE**

- Delta C-D-G-T-X
- GAMMA
- Nomenclature
- Veille réglementaire
- ECS - ICS

Certifié par la Douane Française

CUSTOMS



www.akanea.com



Témoignage : être expert associé à l'OMD

Par Maurice Emiola Adéfalou,

DIRECTEUR DE LA LÉGISLATION ET DES RELATIONS INTERNATIONALES, DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, BÉNIN

Après dix ans de carrière à divers postes au sein de la Douane du Bénin, j'ai senti le besoin d'aller m'outiller à l'OMD afin de mieux comprendre les normes et le fonctionnement de l'Organisation et de réaliser mon rêve de travailler pour une organisation internationale, ne serait-ce que quelques mois. En 2016, quand l'appel à candidatures pour le Programme de développement de carrière avait été lancé, j'ai donc voulu postuler.

J'étais alors à la tête du service d'intervention rapide, aussi appelé « brigade mobile » en charge de l'Atlantique et du littoral, ainsi que porte-parole de mon administration. Je connaissais déjà le Programme de développement de carrière qui, faut-il le rappeler, est une initiative du secrétariat de l'OMD financée par l'Administration des douanes du Japon qui permet aux cadres de pays en développement de travailler durant dix mois au siège de l'institution à Bruxelles.

Lorsque j'ai informé mon Directeur Général de mon vif intérêt pour ce programme, il a été tout d'abord surpris, puis, comprenant les bénéfices que je pourrais tirer de cette expérience, a appuyé mon dossier par une lettre de recommandation. Ma démarche a été concluante et j'ai été sélectionné.

Du rêve à la réalité

J'ai rejoint le siège de l'OMD à Bruxelles en septembre 2016 et intégré l'équipe chargée du programme sur les droits de la propriété intellectuelle, la santé et la sécurité (équipe DPI) au sein de la Sous-Direction contrôle et lutte contre la fraude. Le premier défi était d'améliorer mon niveau en anglais et je me suis tout de suite inscrit aux cours qu'offrait l'OMD aux cadres qui le désiraient. Le deuxième défi était de me familiariser avec le mode de fonctionnement de l'institution et son code de conduite.

Je me suis vite intégré au groupe d'experts associés constitué cette année-là de

représentants de l'Angola, du Belize, du Bangladesh, du Cambodge, du Sénégal, de la Mongolie, de la Guinée, de l'Ukraine et du Mexique. L'équipe de coordination du programme était aux petits soins et répondait à toutes nos préoccupations. Nos anniversaires étaient célébrés et j'étais très sensible à ces petites attentions. Tous les mois, nous avions une réunion pour faire le point sur nos activités au sein de nos directions respectives. Ceci permettait à l'équipe de coordination de se faire une idée de notre progression et de pouvoir nous conseiller sur la manière de profiter au mieux sur le plan professionnel de notre séjour à l'OMD.

Une opportunité en or

Revenons au volet strictement professionnel. J'avais des responsabilités au sein de mon administration et avais occupé des postes d'importance, mais, avant mon départ, j'ai dû revoir bien des matières pour me remettre à niveau car les questions douanières sont très vastes et les domaines couverts par l'OMD le sont encore davantage.

J'avais choisi de travailler à l'OMD dans le domaine des DPI et ma première tâche à l'OMD fut d'assister l'équipe DPI à préparer la réunion du Groupe de travail sur la contrefaçon et le piratage. J'ai donc très vite été mis à contribution. Le rythme de travail était intense. Il fallait faire des traductions et des recherches, corriger des lettres et rendre compte de mes activités à mon tuteur, tuteur auprès duquel je pouvais me tourner si je rencontrais des difficultés et qui avait toujours un mot d'encouragement. La réunion du Groupe de travail s'est bien passée. Ma contribution ne s'est d'ailleurs pas limitée à sa préparation puisque j'ai été sollicité pour faire une présentation au nom de la Douane du Bénin, cette dernière n'ayant pu envoyer de représentant pour la réunion. Prendre la parole devant une si grande assemblée à l'OMD afin de partager l'expérience de son pays a été très enrichissant.



Parallèlement, l'experte opérationnelle au sein de l'équipe DPI a requis mon aide dans la préparation d'un atelier d'accréditation au profit des pays de la région Asie/Pacifique. Comme il est de règle à l'OMD, les accréditations se font en étroite collaboration avec la Direction du renforcement des capacités et l'experte travaillait donc en binôme avec un collègue de cette Direction. Tous deux s'exprimaient majoritairement en anglais et leur débit était tellement rapide qu'il m'était difficile de comprendre leurs propos. Je ne me suis pas pour autant laissé abattre et, déterminé à prouver ma valeur, j'ai su m'adapter. J'ai pu gérer, avec le soutien des deux experts, la coordination administrative de ce dossier. Je devais répondre à tous les courriels en anglais et gérer les dossiers des participants à l'atelier. Sur proposition des experts de l'OMD, j'ai joué le rôle de facilitateur durant cet atelier qui a eu lieu en Chine, à Shanghai, en décembre 2016 et qui s'est déroulé en anglais.

Ayant été associé à toutes les étapes préparatoires, j'ai beaucoup appris de cette expérience : travailler en équipe dans un environnement international, instaurer une véritable conversation où chacun ne partage pas seulement ses idées mais écoute et prend en compte le point de vue des autres membres de l'équipe. Le travail en équipe est une exigence de l'OMD et reste le levier essentiel pour la réussite des missions de l'institution.

De retour de Shanghai, je passais encore quelques jours au siège de l'OMD pour rédiger mon rapport de mission avant de retourner au Bénin pour les congés de Noël. Une agréable surprise m'attendait à mon arrivée : tout le personnel de la Direction du Contrôle et de la Facilitation s'était réuni pour célébrer la naissance de mon benjamin, né quelques jours auparavant. J'ai été touché par cette nouvelle marque d'attention qui témoigne de

la solidarité qui existe entre douaniers, même à l'international.

À mon retour à Bruxelles, du travail m'attendait. Il fallait progresser dans la rédaction du rapport d'étude que chaque participant du programme doit réaliser et m'acquitter des nouvelles tâches que me confiaient les membres de l'équipe DPI. Je devais aussi participer à l'organisation d'opérations de lutte contre la fraude, à savoir ACIM, PANGEA et PEGASUS, sans oublier la préparation de la 35^{ème} session du Comité de la lutte contre la fraude.

Durant mon séjour, je me suis également familiarisé avec le Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN), un dépositaire central d'informations liées à la lutte contre la fraude dont le but est de favoriser la production d'analyses et de renseignements pertinents suite à l'analyse des données de saisies rapportées par les administrations. J'aidais notamment mon collègue sénégalais à renseigner les saisies de drogue opérées dans le cadre des opérations COCAIR de l'OMD.

J'ai aussi eu la chance de prendre part pendant deux semaines au cours intensif de l'OMD sur le leadership et le management. Ce fut un moment exceptionnel, mêlant remise en question et apprentissage. Ce cours a créé un réel déclic en moi. Il m'a permis de mesurer mes forces et de prendre conscience de mes limites, de mieux me connaître pour être un véritable vecteur de changement dans mon administration.

Au terme de leur séjour, les experts associés font un voyage d'étude au Japon, autre moment mémorable. Nous avons présenté chacun notre rapport d'étude en anglais devant les hauts responsables de la Douane japonaise qui nous ont fait part de leurs remarques et observations. Nous avons aussi eu la chance de faire des visites culturelles. Mon coup de cœur dans ce beau pays a été la visite de la merveilleuse ville de Kyoto.

Nous avons également visité les installations douanières du port de Rotterdam, aux Pays-Bas, où nous avons pu apprécier les innovations apportées à la gestion opérationnelle douanière de l'un des plus grands ports d'Europe. Enfin, je ne saurais oublier les sorties récréatives organisées par l'équipe de coordination du programme pour nous faire découvrir les restaurants et autres endroits intéressants de Bruxelles.

Je recommande vivement ce programme à tous les jeunes de mon administration et de ma région. Ils en sortiront, j'en suis sûr, plus forts et plus confiants.



Maurice Emiola Adéfalou (deuxième en partant de la gauche) avec le Secrétaire général et les participants au Programme de développement de carrière 2016-2017

J'ai présenté mon rapport d'étude devant les hauts représentants du secrétariat de l'OMD en juin 2017 et le programme a pris fin en juillet. J'ai eu l'honneur d'avoir à mes côtés l'Ambassadeur du Bénin à Bruxelles le jour de la remise de nos certificats. Quelques jours avant de quitter Bruxelles, j'ai appris que j'étais promu Directeur de la Législation et des Relations Internationales (DLRI). Je ne pouvais espérer mieux, car le poste implique de maintenir un lien étroit avec l'OMD.

Le retour

De retour au pays, je devais réorganiser un service dans lequel j'avais fait mes premiers pas en tant que jeune inspecteur des Douanes fraîchement sorti de l'École. L'une de mes missions était de renforcer les liens entre mon administration et l'OMD afin de tirer parti des normes et pratiques diffusées par l'organisation et de pouvoir bénéficier au maximum de ses programmes et activités.

Avec le soutien de mon Directeur général, nous avons décidé de faire de la participation aux réunions de l'OMD une de nos priorités et il n'est pas rare qu'il aille voir en personne le Ministre pour obtenir son aval à ce sujet. J'ai d'ailleurs été élu Vice-Président du Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée, instrument par excellence sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers.

J'ai également participé activement à la 14^{ème} réunion du Groupe de travail sur la contrefaçon et le piratage en novembre 2017 en présentant l'expérience du Bénin en matière de collaboration entre la douane et les autorités sanitaires au cours d'opérations de lutte contre la fraude. J'ai été nommé Président du Groupe lors de sa dernière réunion en décembre 2018. J'ai aussi représenté mon Directeur général en décembre 2017 à la session du Conseil de l'OMD,

instance suprême de décision de l'organisation. Je suis toujours ravi de revenir à Bruxelles et de pouvoir améliorer ma compréhension des normes et du fonctionnement de l'OMD.

J'entends également faire partie du groupe d'experts auxquels l'OMD peut recourir pour mener ses missions de renforcement des capacités. En février 2017, j'ai été retenu pour prendre part à un atelier d'accréditation dans le cadre du Programme sur les pratiques opérationnelles douanières en matière de lutte contre la fraude et de saisies (COPES). Le programme couvre les questions de sécurité aux frontières, le recueil de la preuve, les saisies, les investigations et les poursuites. Bien que toutes les administrations des douanes ne soient pas dotées de pouvoir d'enquête judiciaire, elles ont toutes vocation à être bénéficiaires du programme étant donné qu'elles font partie intégrante de la chaîne pénale douanière. Au terme d'une sélection très rigoureuse, j'ai été retenu. Il fallait encore, pour finaliser le processus d'accréditation, que j'anime un atelier COPES national. Ceci a été fait en septembre 2018. Je suis le premier expert africain accrédité au Programme COPES.

Dans un autre registre, témoignant de sa volonté à s'impliquer dans les travaux et activités de l'OMD, la Douane béninoise a accueilli en septembre 2018 l'atelier organisé dans le cadre de l'Opération MIRAGE qui ciblait les médicaments contrefaisants et illégaux dans 15 ports africains. L'atelier fini, la phase opérationnelle de l'opération commençait et je partais pour le Togo sur demande de l'OMD pour assister les douaniers participant à l'opération en qualité d'expert opérationnel.

Toujours en matière de droits de propriété intellectuelle, j'ai tout récemment participé à la conférence internationale « Respect de

la propriété Intellectuelle – En croissance depuis la pointe de l’Afrique » organisée en Afrique du Sud par l’Organisation mondiale de la propriété intellectuelle. Lors d’une session dédiée aux défis rencontrés par les organismes chargés de faire respecter les DPI aux frontières et aux mécanismes de collaboration entre parties prenantes, j’ai présenté les initiatives prises par la Douane du Bénin pour protéger les DPI.

Le travail ne manque pas au niveau national et je dois parfois décliner certaines offres. Je gère notamment le « Comité du scanner » et le « Comité de la sélectivité et la mise en œuvre du programme des Opérateurs Économiques Agréés ». En outre, forts du soutien de notre Directeur général, mes collaborateurs et moi-même avons mis à la disposition des usagers deux publications, à savoir « Les mesures douanières contenues dans la loi de finances » et le « Guide pratique des droits et taxes perçus au cordon douanier en République du Bénin ».

Tremplin

Participer au programme de développement de carrière m’a permis de relancer ma carrière et d’ouvrir mes horizons. Grâce aux connaissances et savoir-faire acquis, je peux apporter ma modeste contribution aux réformes en cours dans mon pays. J’ai développé un grand réseau relationnel et je suis à même de solliciter mes anciens collègues si j’ai besoin de conseils et d’un retour d’expérience.

Je recommande vivement ce programme à tous les jeunes de mon administration et de ma région. Ils en sortiront, j’en suis sûr, plus forts et plus confiants. Je tiens, enfin, à remercier le secrétariat de l’OMD et le gouvernement du Japon pour la mise en place de ce programme dont la pertinence n’est plus à démontrer et qu’il sied de pérenniser.

En savoir +

careerdevpro@wcoomd.org



Centre for Customs and Excise Studies | Charles Sturt University | Port Macquarie Campus

Customs studies in Australia

BACHELOR DEGREES | POSTGRADUATE DEGREES | DOCTORATES

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

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



Commerce illicite des espèces sauvages : aperçu des évaluations aéroportuaires

Par Roux Raath et Felix Duarte e Silva,
PROGRAMME SUR L'ENVIRONNEMENT, OMD

Les études montrent que le transport aérien est devenu un moyen de transport de prédilection pour les délinquants cherchant à faire passer d'un pays à l'autre des produits illicites en lien avec les espèces sauvages. Le transport aérien est non seulement rapide et pratique mais il permet également de répartir de gros envois en plus petits colis, réduisant ainsi les pertes en cas de détection.

Plusieurs initiatives ont été entreprises pour pallier cette menace, dont le Partenariat ROUTES (acronyme anglais de *Reducing Opportunities for Unlawful Transport of Endangered Species*), fondé en 2015 par l'Agence des États-Unis pour le développement international et dirigé par TRAFFIC, une organisation non gouvernementale se focalisant sur le commerce d'espèces sauvages, leur protection et le développement durable.

Le Partenariat ROUTES vise à aider le secteur du transport dans ses efforts pour réduire le trafic illicite d'espèces sauvages par voie terrestre, maritime et aérienne. Sous ses auspices, des représentants d'agences gouvernementales, de l'industrie du transport et de la logistique, d'organisations internationales de protection de l'environnement et de donateurs collaborent sur des activités diverses. L'une de ces activités a trait à la conduite d'évaluations techniques aux aéroports internationaux qui visent à sensibiliser les principaux acteurs concernés aux abus potentiels dont peuvent faire l'objet les services de fret aérien de la part des délinquants et à évaluer la pertinence des procédures en place afin d'atténuer la contrebande d'espèces sauvages.

Ces évaluations sont entreprises par des experts de l'OMD et de l'Association internationale du transport aérien (IATA) et ont pour but de relever les domaines pouvant être améliorés et les manières de procéder à cet effet, avec ou sans l'assistance spécifique d'experts du Partenariat ROUTES. L'initiative vise également à encourager le partage de bonnes pratiques et à mobiliser l'engagement et les ressources nécessaires pour endiguer le trafic d'espèces sauvages.

Questionnaire

Afin de mener ces évaluations, les experts ont mis au point un questionnaire qui se fonde sur des outils existants couvrant des questions similaires et qui a été mis à l'essai au cours de deux évaluations qui se sont déroulées en 2016. Le document d'évaluation réalisé à partir du questionnaire comporte un récapitulatif, des informations de contexte détaillées, les conclusions de l'exercice d'évaluation en soi et des recommandations. Outre les structures en place, les domaines suivants sont également soumis à une appréciation :

- la législation, les politiques générales et les procédures ;
- le niveau de sensibilisation ;
- les ressources humaines ;
- les mesures de sécurité relatives au commerce illicite d'espèces sauvages ;
- la capacité opérationnelle ;
- la coordination et la coopération ;
- le renseignement et la gestion des risques ;
- la technologie ;
- les contrôles ;
- les enquêtes et les mesures à prendre suite à une saisie.



Toutes les parties prenantes présentes à l'aéroport sont évaluées, parmi lesquelles les autorités de l'aviation civile, les services chargés de la sécurité de l'aviation, les sociétés de service d'escale, les compagnies aériennes, les forces de police locales, les autorités nationales chargées de la protection des espèces sauvages (si elles existent), les services de fret, les fournisseurs de services privés, les gestionnaires d'entrepôts douaniers, les manutentionnaires et les autorités douanières.

Aéroports couverts

Les aéroports choisis jusqu'à présent aux fins de l'évaluation sont régulièrement utilisés par les trafiquants selon les renseignements recueillis à ce jour. La participation reste, toutefois, volontaire. À ce jour, des évaluations ont été menées aux aéroports suivants :

- Aéroport international de Maputo, au Mozambique (2016)
- Aéroport international de Hanoi, au Vietnam (2016)
- Aéroport international d'Entebbe, en Ouganda (2017)
- Aéroport international Jomo Kenyatta, au Kenya (2018)
- Aéroport international de Kuala Lumpur, en Malaisie (2018)
- Aéroport international Hamad, au Qatar (2018)
- Aéroport international Oliver R. Tambo, en Afrique du Sud (2018)

Principales conclusions

Les résultats des évaluations sont partagés avec les acteurs pertinents au niveau national et ne sont pas rendus publics. Toutefois, les observations suivantes peuvent être

formulées, compte tenu de leur nature transversale et de leur pertinence pour la plupart des aéroports sondés :

- il reste nécessaire de sensibiliser toutes les parties prenantes aux problématiques liées au commerce illicite d'espèces sauvages, en particulier à l'implication du crime organisé et à l'impact sur l'économie, sur la survie des espèces, sur les écosystèmes et sur la gouvernance.
- une formation spécialisée est nécessaire pour la plupart des parties prenantes afin de leur permettre de détecter les espèces de faune et de flore sauvages et leurs parties ainsi que les produits illicites fabriqués à partir d'espèces menacées. Les programmes de formation nationaux pour le personnel des services répressifs doivent être améliorés à cet égard. Pour ce qui a trait aux acteurs du secteur privé, une formation de base en matière de reconnaissance des espèces et de leur manutention s'impose.
- des outils de communication concernant ce problème doivent être mis au point, tant pour le personnel que pour les voyageurs.
- des instruments technologiques, tels que des scanners à rayons X, ou encore des équipes de chiens détecteurs devraient également être déployés et utilisés lors du contrôle de bagages et de voyageurs, dans la perspective de lutter contre le commerce illégal d'espèces sauvages.
- la lutte contre le commerce illicite d'espèces menacées doit également devenir un domaine prioritaire pour les cadres supérieurs des agences chargées de la lutte contre la fraude et doit faire l'objet de discussions approfondies lors des réunions interservices.
- la législation doit être adaptée afin de permettre l'échange d'informations et de renseignements entre services chargés du respect de la loi ainsi qu'avec les autres partenaires pertinents.

Et à l'avenir ?

Deux autres évaluations sont prévues pour 2019. En outre, les experts de l'OMD et de l'IATA se penchent actuellement sur des méthodes novatrices qui pourraient permettre de résoudre deux questions spécifiques : comment s'assurer que les pays adoptent les mesures adéquates pour mettre en place les recommandations de l'évaluation technique et comment fournir le soutien nécessaire aux différentes parties prenantes, en particulier aux douanes.

En savoir +

enforcement@wcoomd.org



Un nouveau système d'information douanier voit le jour en Algérie

Par Hakim Berdjoudj,

DIRECTEUR D'ÉTUDES CHARGÉ DU CABINET, DOUANE ALGÉRIENNE

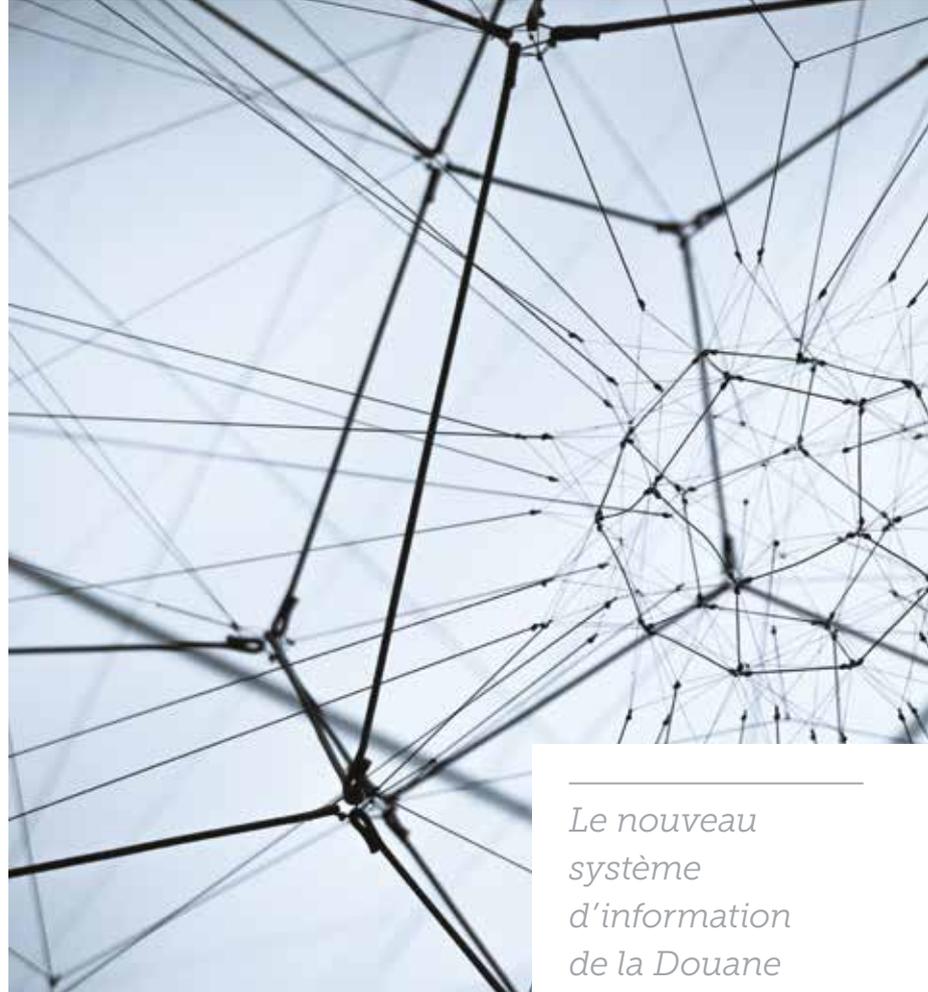
Améliorer la performance douanière passe nécessairement par l'amélioration du système d'information. Ce dernier devant être aligné au métier de la douane, un métier en permanente évolution au gré des modifications de l'arsenal juridique d'encadrement du commerce extérieur, cette amélioration doit être envisagée comme un processus constant et dynamique.

La Douane algérienne utilise encore actuellement un système d'information développé en interne et appelé système d'information et de gestion automatisée des douanes (SIGAD) depuis plus de deux décennies, sa première version ayant été déployée en 1995. Il constitue la seule source d'information sur le commerce extérieur de l'Algérie. Il informatise le processus de dédouanement et génère des statistiques sur le commerce extérieur de l'Algérie qui sont transmises régulièrement aux pouvoirs publics pour informer la prise de décision économique. Or, bien qu'il soit passé par plusieurs stades d'évolution, le SIGAD ne prend en charge que partiellement les activités de la Douane.

À la faveur d'un plan de réforme, la Douane a donc engagé la refonte du système de manière à garantir une interopérabilité avec les systèmes des intervenants dans la chaîne logistique du commerce international. Ce faisant, l'Administration des douanes, engagée dans une nouvelle dynamique de gestion, s'est employée, en exploitant les bonnes pratiques de certains pays leaders en matière de traitement de données et de système d'information, à reconstituer les processus métier et soutien, sous forme d'un cahier des charges fonctionnelles orienté client (usager de la douane).

Approche processus

Le « processus d'informatisation » engagé durant les années 90 a été développé sans prendre en compte une approche essentielle : l'approche processus. Apparue à la fin des années 80, il s'agit d'une méthode d'analyse



ou de modélisation et d'une description méthodique d'une organisation ou d'une activité pour agir dessus. Cette approche permet, entre autres, de clarifier les rôles et responsabilités exercés, de comprendre les exigences du client, de rechercher la valeur ajoutée et d'identifier les gaspillages, et de diminuer les coûts et les délais des processus.

L'intérêt de l'approche processus réside dans le fait qu'elle contribue à l'appréhension des relations entre les différentes parties de l'organisation ; i.e. identifier d'abord les différents processus et leurs interfaces (comprendre la mécanique de l'organisation), ensuite maîtriser les processus (faire fonctionner l'organisation) et enfin optimiser les processus (améliorer le fonctionnement de l'organisation) tout en assurant la sûreté de leur fonctionnement.

Le nouveau système d'information de la Douane algérienne intégrera non seulement toutes les activités douanières mais permettra aussi un échange de données informatisé avec tous les intervenants de la chaîne logistique du commerce international.

informatique. Le système d'information est « un système social de significations partagées » permettant de décider, d'agir et de coopérer par le traitement des flux d'information. Le système d'information est une partie intégrante du système opérationnel de l'organisation. Il n'y a pas d'une part le métier et de l'autre son système d'information.

Le système informatique, quant à lui, n'est autre que la partie automatisée du système d'information. Autrement dit, c'est la traduction du workflow dans le langage informatique dans le but d'industrialiser l'information.

Reconstituer les processus métier et soutien

Dans le cadre de la refonte du système, des équipes pluridisciplinaires ont été chargées de la réorganisation ou reconfiguration des processus des douanes en vue d'aboutir à des processus dits « *lean* », littéralement « maigres », débarrassés de toutes les opérations inutiles et ne comportant que les tâches à valeur ajoutée pour le client au sens large.

Concrètement, il a été procédé, à un premier niveau d'analyse, à l'identification des macro-processus douane, en distinguant essentiellement les processus de pilotage stratégique, les processus métier et les processus soutien. Ensuite, chaque macro-processus a été décliné en processus élémentaires, lesquels ont été cartographiés en activités effectives, telles que pratiquées sur le terrain.

La cartographie est une photographie réelle de la situation à un instant donné. Pour faire une cartographie d'un processus, on reprend, à partir d'une observation pratique (entretien, enquête, chronométrage) réalisée sur les lieux du déroulement du processus, les différentes étapes du processus, la symbolique des faits (des étapes), les durées, les coûts, les distances parcourues, les fréquences de chaque étape et les liens (schématiquement) avec le ou les intervenants par étape. Il s'agit là d'un travail conséquent ayant fait intervenir une équipe pluridisciplinaire sur le terrain pour établir un diagnostic aussi réel que possible.

En outre, les règles d'échanges d'informations au niveau des points de contact identifiés lors de l'exercice de cartographie ont été élaborées, et ce, afin d'assurer la prise en compte du besoin du client d'un processus à un autre. À titre d'exemple, l'union nationale des transitaires et commissionnaires en douane



© William Bout

Une clarification s'impose sans doute concernant le concept d'interfaces. Interface veut ici dire l'échange d'informations. Les interfaces sont les relations entre les processus. En établissant des règles d'interfaces, nous cherchons à améliorer des relations entre les différents sous-systèmes. Au sein d'une organisation, les services sont ouverts et les échanges d'informations se font dans tous les sens. Cette manière de faire garantit une souplesse de communication, mais perd en clarté. Pour rendre le système de communication performant, il faut améliorer ce modèle en le rendant « logique ».

Système d'information versus système informatique

Pour comprendre l'intérêt de cette approche pour la conception et le déploiement d'un système d'information, il est judicieux de distinguer le système d'information du système

algériens est constamment concertée avant la prise de décisions opposables aux tiers.

Ainsi, le nouveau système d'information de la Douane algérienne intégrera non seulement toutes les activités douanières mais permettra aussi un échange de données informatisé (EDI) avec tous les intervenants de la chaîne logistique du commerce international, y compris les autres départements et organismes publics intervenant dans le commerce extérieur.

Assurer le changement

Sur un autre registre, la réussite d'une telle démarche est tributaire d'un accompagnement de changement constitué d'actions sur le terrain avec les acteurs concernés pour les aider à s'approprier les nouvelles dispositions de l'organisation, leur nouveau rôle, leurs nouvelles pratiques. Cela s'est traduit notamment par des réunions de brainstorming, des séances de vulgarisation et de sensibilisation, une formation et un suivi permanent. Pour assurer ce suivi, un formulaire a été mis à la disposition des usagers sur le site web de la Douane pour permettre un retour d'information qui sera traité par la direction en charge de la communication.

Au-delà des réunions régulièrement organisées au sujet du système d'information des douanes, une « analyse des modes de défaillance, de leurs effets et de leur criticité » a été opérée en vue de gérer le risque en matière de déploiement du nouveau système. Cette méthode dite AMDEC permet à un groupe d'identifier et de traiter les causes potentielles de défauts et de défaillances avant qu'ils ne surviennent. La criticité est obtenue par une triple cotation : la gravité ou sévérité de l'effet du défaut ou de la défaillance, l'occurrence ou fréquence d'apparition de la cause, la détection (probabilité de non détection de la cause). Parmi les risques identifiés figuraient le manque d'adhésion du personnel et des utilisateurs du système, faute de formation et de maîtrise de l'outil, et leur incapacité à adapter leurs méthodes de travail.

Les effectifs ont été également renforcés par une trentaine d'ingénieurs et de techniciens supérieurs en informatique appelés à appuyer leurs collègues par de nouvelles méthodes. Pour ce faire, une consultation auprès des universités spécialisées a été opérée et les meilleurs diplômés en informatique ont été recrutés.

Les avantages du nouveau système

Le nouveau système d'information de la Douane algérienne sera déployé graduellement sur une période de trois années à compter de janvier 2019. L'ancien système et le nouveau auront à coexister durant la période de déploiement.

Le nouveau système d'information aura pour avantages notamment :

- de dématérialiser toutes les procédures douanières, et, ce faisant, d'éliminer le pouvoir discrétionnaire des agents des douanes, de garantir la transparence des opérations et de réduire le risque de collusion ;
- d'appliquer les méthodes de classification multicritères des risques de fraude pour contrôler moins tout en réalisant de meilleurs résultats et permettre ainsi à l'administration des douanes de jouer pleinement son rôle de protecteur de l'économie nationale tout en contribuant à la cohésion sociale ;
- de permettre d'instaurer une centrale de gestion des risques qui s'appuiera sur les bases de données dynamiques que le système générera et sur celles auxquelles il sera connecté ;
- de gérer la mobilité périodique aléatoire des agents des douanes, de suivre les carrières et le développement des compétences, de garantir le respect du code de conduite et de discipline et de sécuriser les dossiers individuels du personnel grâce à une gestion électronique des documents, et ce, pour assurer une gestion des ressources humaines sur la base de référentiels préétablis.

En guise de conclusion, il y a lieu de souligner les efforts entrepris en matière de formation. Les cadres de l'administration douanière en charge du dossier du système d'information ont bénéficié d'une formation en gestion de la chaîne logistique et l'administration s'attèle à organiser des cercles de concertation, rencontres qui permettront aux usagers du secteur privé de se familiariser avec les nouveautés qu'apportera le nouveau système d'information, l'objectif étant de garantir un déploiement et une migration rapide.

En savoir +

hberdjoudj@yahoo.fr

Le secteur des zones franches en République dominicaine

Par la Direction générale des douanes de la République dominicaine

La première zone franche de la République dominicaine a été créée en 1969, dans la ville de La Romana, par la *Gulf and Western Corporation*, une entreprise américaine qui est devenue le plus grand opérateur privé du pays. Les zones franches sont régies par la loi n° 299 sur les mesures d'incitation et de protection à l'intention de l'industrie, adoptée le 23 avril 1968. Les entreprises dont la production est axée sur l'exportation peuvent s'y installer et bénéficier ainsi d'exonérations fiscales et d'autres avantages.

© Douane de la République dominicaine



Une législation favorable

En 1990, la loi n° 299 a été modifiée par la loi n° 8-90 sur la promotion des zones franches qui harmonise la gestion, les avantages, les droits et les devoirs des entreprises s'y installant. Un chapitre entier de la loi modifiée est consacré aux régimes douaniers applicables aux zones franches. Aux termes des dispositions de ce chapitre :

- toutes les importations et exportations sont soumises à la réglementation douanière ;
- il est permis d'établir un bureau de douane dans chaque zone franche ;
- il est créé un corps des douanes spécialisé, exclusivement chargé des zones franches industrielles ;
- est interdite l'importation de certains articles tels que les armes à feu, la poudre à canon, les munitions et le matériel de guerre, ainsi que les eaux usées ou les déchets qui pourraient contaminer le territoire dominicain ou mettre en péril son intégrité ou la santé des habitants du pays.

Une croissance dynamique

En 2017, le secteur des zones franches en République dominicaine comptait 71 zones, regroupant 665 entreprises. Ces parcs d'entreprises génèrent 165 724 emplois

directs et exportent pour un peu moins de 5 695 millions de dollars des États-Unis. Les industries implantées dans les zones franches du pays sont réputées pour leur capacité de production et la qualité de cette dernière.

Créateur d'emplois et de commerce extérieur et favorisant le transfert de technologie, le secteur des zones franches est un moteur essentiel du développement du pays. Toutes les variables évaluées pour ce secteur ont progressé en 2018 et les exportations à partir des zones franches ont dépassé les six milliards de dollars, soit plus de 60 % des exportations totales du pays. On notera aussi que ce secteur est particulièrement dynamique : on trouve actuellement des zones franches dans 27 des 32 provinces du pays et, en 2018, l'on a enregistré 126 095 importations, 75 091 exportations et 157 284 transferts de marchandises entre entreprises.

Certaines entreprises qui ne font pas partie du secteur des zones franches ont tenté de déclarer des marchandises sous ce régime afin de bénéficier des exonérations à l'importation, mais la vigilance de la Direction générale des

Les entreprises installées en zone franche génèrent 165 724 emplois directs

douanes permet de lutter contre ces tentatives de fraude.

Un organisme spécialisé

La Direction générale des douanes a créé une sous-direction pour les zones franches qui a essentiellement pour mission de superviser, de contrôler et d'autoriser l'ensemble des importations, exportations, transferts de marchandises et autres régimes que peuvent utiliser les entreprises qui opèrent dans une zone franche. Ce contrôle est réalisé dans le respect de normes de haute qualité qui favorisent l'efficacité, l'intégrité et la transparence de tous les processus douaniers. La Douane fournit également une assistance aux entreprises participantes afin qu'elles gagnent du temps lors des importations et des exportations, et soient plus compétitives.

recense 21 normes et pratiques recommandées concernant un large éventail de procédures douanières liées au fonctionnement des zones franches. Cependant, la Direction générale des douanes estime que la législation dominicaine respecte la plupart des dispositions de cette annexe et voit en celle-ci un outil important.

Comme le prévoit la norme 3 du chapitre 2, qui dispose que la douane énonce les conditions d'exercice du contrôle de la douane, y compris les exigences en matière de conception, construction et aménagement des zones franches, on notera qu'en République dominicaine, un organisme décentralisé appelé Conseil national des zones franches est chargé de la construction et du développement des zones franches, mais non des modalités du contrôle douanier, dont la responsabilité incombe aux douanes.



Parmi les autres similitudes entre la législation dominicaine et les dispositions de l'annexe D, nous citerons le fait que la législation nationale ne contient aucune disposition qui limiterait la durée du séjour des marchandises dans une zone franche et n'exige pas la constitution d'une garantie. Est permis en outre le transfert de marchandises pour perfectionnement actif entre zones franches et entre entreprises.

En ce qui concerne la norme 21 du chapitre 2, le projet de loi douanière approuvé par le Sénat

Les industries implantées dans les zones franches sont réputées pour leur capacité de production et la qualité de cette dernière

de la République dominicaine fixe un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle une entreprise située dans une zone franche a cessé ses activités sans avoir réexpédié ou importé définitivement ses marchandises, sauf en cas de force majeure ou d'événement fortuit, qui doit être dûment prouvé.

La sous-direction pour les zones franches opère sa surveillance en collaboration avec les services douaniers chargés du renseignement, du contrôle et du contrôle après dédouanement, l'objectif étant d'éviter les actes illicites ou l'utilisation abusive des avantages et exonérations accordés. Le Ministère des finances, lui, surveille les transactions financières, avec l'appui de la Direction générale des impôts.

Annexe spécifique D de la CKR

Lorsqu'elle a ratifié la Convention de Kyoto révisée, la République dominicaine n'a pas accepté l'annexe spécifique D, dont le chapitre 2

Il y a toutefois quelques différences entre la réglementation nationale et l'annexe. Par exemple, la pratique recommandée 9 du chapitre 2 – selon laquelle la douane ne devrait pas exiger de déclaration de marchandises pour les marchandises introduites dans une zone franche directement depuis l'étranger, si

les renseignements nécessaires figurent déjà sur les documents accompagnant lesdites marchandises – n'est pas compatible avec la législation douanière de la République dominicaine, en ce que la loi dominicaine impose que toute marchandise entrant sur le territoire, même par une zone franche, soit déclarée.

Mécanismes de communication

Afin d'assurer une bonne communication entre la Direction générale des douanes et les opérateurs des zones franches, ainsi qu'avec les entreprises établies dans ces zones, un accord sur les services a été élaboré et deux comités qui se réunissent chaque mois pour discuter de toutes les questions relatives aux services et aux besoins des parties concernées ont été constitués :

1. un comité national, composé d'un représentant du Conseil national des zones franches, qui le préside, d'un représentant de la sous-direction des douanes et d'un représentant de l'Association dominicaine des entreprises des zones franches ;
2. un comité interne, qui doit être établi dans chaque zone franche, composé d'un représentant de la société d'exploitation du parc, d'un représentant de l'Association dominicaine des entreprises des zones franches et du chef du bureau des douanes situé dans le parc.

Analyse coûts-avantages

Le Ministère des finances est chargé d'entreprendre une analyse coûts-avantages des projets de zones franches et des exonérations fiscales qui leur sont applicables en vertu de la loi. Il doit ensuite se pencher sur l'efficacité ou la redondance des incitations avec les organismes ou conseils qui les approuvent.

Il convient de mentionner ici que l'accord de confirmation signé avec le Fonds monétaire international (FMI) fin 2009 a établi la nécessité pour la République dominicaine d'accroître ses recettes fiscales, afin de préserver sa viabilité budgétaire à moyen et long terme. Étant donné que le Gouvernement dominicain souhaitait maintenir le système fiscal inchangé, l'accent a été mis sur l'optimisation du recouvrement des impôts, ce qui a conduit à la rationalisation des processus de travail de l'administration fiscale.

En outre, en mars 2011, toutes les procédures relatives aux exonérations d'impôts prévues

par la loi, les concessions ou les contrats ont été centralisées au sein du Ministère des finances. Qui plus est, conformément à l'accord de confirmation, le Ministère des finances a créé le service d'inspection et d'évaluation des incitations et exonérations fiscales qui a essentiellement pour mission de procéder à l'analyse coûts-avantages des exonérations prévues par la loi ou les contrats ratifiés par le Congrès national, et de veiller à ce que les mesures d'incitation et exemptions fiscales soient utilisées aux fins pour lesquelles elles ont été conçues.

Ainsi, lorsqu'une entreprise souhaite bénéficier d'un régime régi par une institution ou un organe, le Ministère des finances doit préparer une analyse coûts-avantages du projet sur la base de la méthode mise au point par le Ministère pour éclairer les décisions relatives à l'octroi des incitations et prévenir leur utilisation abusive.

Mise au point en juin 2011 dans le cadre d'une demande d'assistance technique que le Gouvernement dominicain avait adressée aux représentants du FMI, cette méthode permet d'évaluer l'incidence que l'octroi d'incitations fiscales a sur la société. Elle consiste à comparer les flux de trésorerie d'un projet avant et après incitation fiscale afin d'obtenir le taux de rendement interne (TRI) de la charge d'impôt, qui doit être supérieur à zéro pour justifier l'octroi de l'incitation.

Compte tenu de ce qui précède, un projet d'investissement visant à obtenir des incitations fiscales doit bénéficier à l'économie dominicaine. En outre, pour éviter la redondance des incitations fiscales, les projets d'investissement présentant des externalités positives – c'est-à-dire des avantages concernant une partie qui n'a pas choisi d'en bénéficier – doivent avoir un rendement négatif.

En prenant en considération les meilleures pratiques fiscales et la faisabilité technique, le Ministère des finances émet un avis sur la demande de l'entreprise, qui peut être négatif bien entendu. Cet avis sert de base à la prise de décision au sein du conseil chargé d'approuver les avantages réclamés et au sein duquel le Ministère siège et dispose d'une voix.

En savoir +

ger.comunicaciones@dga.gov.do

Lorsqu'une entreprise souhaite bénéficier d'un régime régi par une institution ou un organe, le Ministère des finances doit préparer une analyse coûts-avantages du projet sur la base de la méthode mise au point par le Ministère pour éclairer les décisions relatives à l'octroi des incitations et prévenir leur utilisation abusive.

Réseau douanier national de lutte contre la fraude : retour d'expérience de deux pays

par l'Administration fiscale de Géorgie et la Douane du Sri Lanka

La gestion des risques fondée sur le renseignement est une notion largement appliquée dans le domaine douanier et tout le monde s'accorde à dire aujourd'hui qu'elle constitue la voie à suivre pour appuyer les efforts de facilitation du commerce international tout en s'affranchissant des contraintes en matière de ressources. L'un des principaux mécanismes pour appliquer une stratégie en ce sens consiste à disposer d'une base de données de renseignement systématique et précise, riche en informations en lien avec la lutte contre la fraude.

Développé par l'OMD, le Réseau douanier national de lutte contre la fraude (nCEN) est une application qui offre aux administrations des douanes la possibilité de recueillir, de stocker, d'analyser et de diffuser des informations en matière de lutte contre la fraude au niveau national, et de pouvoir construire ainsi des capacités solides en matière de renseignement et renforcer leurs activités de profilage.

Le nCEN se compose de trois bases de données indépendantes :

- la base de données principale rassemble les données sur les saisies et les délits requises aux fins d'une analyse, et sur les moyens de transport et les itinéraires. Elle offre la possibilité de consulter des photos illustrant les méthodes exceptionnelles utilisées comme moyens cachés.
- deux autres bases de données supplémentaires couvrent les informations sur les individus, moyens de transport et entreprises jugés suspects et présentant un intérêt pour la douane, facilitant ainsi la structuration du processus d'enquête.

Un système de courriel intégré, connu sous le nom d'Interface de communication de l'information (Icomm), permet un échange fluide et efficace d'informations entre les utilisateurs et les parties externes « connectées », telles que l'OMD. L'interface peut être utilisée pour envoyer des informations sur les saisies vers la base de données du Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) de l'OMD ou vers d'autres pays utilisant le nCEN.

Dans le présent article, deux pays, la Géorgie et le Sri Lanka, nous livrent leur expérience nationale pour la mise en place du nCEN, évoquant leur point de départ, la manière dont le

déploiement de l'application s'est déroulé ainsi que les avantages qu'ils ont pu tirer de l'application depuis son installation dans leur administration respective.

L'expérience de la Géorgie

En 2016, l'Administration fiscale de Géorgie, qui réunit sous un même toit les services fiscaux et douaniers et les services de contrôles sanitaires et phytosanitaires frontaliers, décidait de déployer l'application nCEN. Trois ans plus tard, la Douane de Géorgie est en mesure de partager son expérience concernant l'utilisation du système et la façon dont il a eu un impact positif tant sur le personnel douanier que sur les opérations douanières.

Mise en place pratique

Trente-quatre douaniers, travaillant à différents bureaux de douane frontaliers, dans les zones de dédouanement et dans les Unités de contrôle des conteneurs¹, peuvent saisir des données dans le système. Une fois saisies, les données sont validées par un des quatre administrateurs du système.

Pour l'heure, la Géorgie compte dans la base de données 1 509 cas de saisie validés et 209 fiches portant sur des entreprises. Des informations sont encodées au quotidien et sont consultées régulièrement par les analystes du risque travaillant au siège central de l'Administration fiscale de Géorgie et par les douaniers sur le terrain. Grâce aux analyses, de nouvelles tendances en matière de contrebande ont pu être identifiées et partagées avec les douaniers de première ligne. Par exemple, les méthodes utilisées pour dissimuler les stupéfiants, notamment en les cachant dans les bagages à main ou encore en les glissant dans différents objets, ont été répertoriées. Le travail analytique est grandement facilité par le moteur de recherche et la galerie de photos montrant les différents moyens cachés.

L'application constitue également un outil efficace de formation et de partage de renseignements entre le siège central de la Douane et les unités douanières réparties à travers les différents points de passage frontaliers et les bureaux de dédouanement à l'intérieur du territoire.

¹ Les Unités de contrôle des conteneurs ont été créées dans le cadre du Programme de contrôle des conteneurs de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime et de l'OMD





Interrogés sur l'impact de l'outil sur leur travail quotidien, les douaniers de terrain ont répondu qu'il leur a permis d'approfondir leurs connaissances sur les modes opératoires et sur les menaces, qu'il les aidait énormément dans l'établissement de profils portant sur des individus et sur les moyens de transport, et qu'au final ils sentaient que leurs capacités de détection étaient meilleures.

Via Icomm, les fiches non nominatives portant sur les saisies sont envoyées automatiquement à la base de données CEN. Le système traduit également le contenu des différents champs du géorgien vers l'anglais de manière automatique, à l'exception des champs de texte libre qui doivent être traduits par les responsables chargés de valider les informations saisies.

Partage d'informations

Si, à l'heure actuelle, la Douane de Géorgie ne partage pas d'informations par Icomm avec d'autres pays ayant déployé le nCEN, elle n'en écarte pas la possibilité à l'avenir pour autant. Deux questions doivent être résolues à cet égard :

- les pays sont-ils prêts à ajouter ces données aux canaux d'échange d'informations existants ?
- les accords existants, tels que les accords d'assistance mutuelle, sont-ils adaptés à ce

type d'échange de renseignements ou faut-il mettre en place un nouveau cadre législatif ?

Formation

Des séances de formation sont organisées régulièrement dans le but de maintenir, voire d'élargir, le vivier de membres du personnel autorisés à encoder des données mais aussi afin d'accroître la quantité et la qualité des données qu'ils saisissent dans le système et consultent par la suite. Cette formation est continue et elle a énormément amélioré les compétences des douaniers ainsi que le travail de la Douane à travers le pays.

Résultats positifs

Trois ans après avoir déployé le nCEN, la Douane de Géorgie est fermement convaincue que l'outil a un impact positif sur ses activités et a résolument renforcé ses capacités de gestion des risques. Ces résultats positifs permettent à la Géorgie de répondre pleinement aux besoins de ses partenaires commerciaux au niveau international tout en renforçant la contribution de la Douane au développement économique et social du pays à travers une lutte contre la fraude plus efficace.

L'expérience du Sri Lanka

La Douane du Sri Lanka avait besoin, depuis longtemps déjà, d'une base de données qui lui permette de recueillir, d'entreposer et de partager des données concernant la lutte

contre la fraude, ce qui l'a amenée à décider de rejoindre le groupe des administrations dotées de l'application nCEN. L'accord pour la mise en place du système a été signé en mai 2017 et une formation a été impartie par l'OMD à 15 douaniers de la division de la lutte contre la fraude et de la division du contrôle, en octobre de la même année.

Processus de mise en œuvre

Le déploiement du système a été confié à la Direction centrale du renseignement de la Douane, avec le soutien de la Direction des technologies de l'information et de la communication. Quatre fonctionnaires ont été nommés chefs de projet du nCEN, dont l'un d'eux s'est chargé d'assurer la liaison avec l'OMD. La première séance de formation a été suivie d'une deuxième portant sur l'utilisation du nCEN et visant à accroître le nombre d'utilisateurs. De nombreux douaniers ont participé à cette deuxième session et tous représentaient l'une ou l'autre des principales unités des divisions de la lutte contre la fraude, du contrôle et des recettes.

L'application a été officiellement lancée en février 2018. Afin de garantir que tous les cas de saisies soient bien rapportés dans le nCEN, des ordonnances départementales ont été publiées, associées à des instructions d'utilisation, rendant obligatoire la soumission de ces cas au nCEN. Les fonctionnaires ont également été encouragés à utiliser la base de données des suspects. Une fois les données rapportées dans l'application, elles sont vérifiées par des fonctionnaires chargés de la validation des cas au sein de la Direction centrale du renseignement. Ces derniers ont également pour tâche de contrôler la qualité des données encodées, de répondre aux besoins des utilisateurs en cas de problème, de gérer la base de données des utilisateurs (création de nouveaux comptes, désactivation de comptes, réinitialisation des mots de passe, etc.) et d'organiser et de mener des sessions de formation.

À l'heure actuelle, la Douane du Sri Lanka compte 157 utilisateurs formés à l'application nCEN et, depuis le déploiement du système, la base de données des saisies recense plus de 1 500 cas. Les éléments non nominatifs des cas de saisie sont partagés avec l'OMD par le biais d'Icomm.

Voie à suivre

La mise en place du nCEN a pallié l'absence d'une base de données sur la lutte contre la fraude qui a fait pendant longtemps cruellement

défaut à la Douane du Sri Lanka, eu égard au fait que la capacité à élaborer des profils de risque et à étayer la prise de décisions au niveau stratégique, tactique et opérationnel est liée à la disponibilité et à l'abondance de données de qualité en matière de lutte contre la fraude.

Le nCEN s'est ainsi avéré utile pour la reconfiguration récente du processus de gestion des risques de l'Administration, permettant de créer et de mettre à jour les profils de risque afin que les opérateurs commerciaux légitimes puissent bénéficier d'un dédouanement plus rapide. À présent, la Douane du Sri Lanka se concentrera sur l'amélioration de ses capacités d'analyse des données, un domaine où elle doit impérativement avancer dans la mesure où ses fonctionnaires doivent apprendre à visualiser et à mieux exploiter les informations recueillies.

L'échange de données constitue un autre domaine aux perspectives prometteuses. Le nCEN permet non seulement d'élaborer plus facilement des rapports mais il facilite aussi l'échange de renseignements avec les autorités compétentes au niveau national, voire international, à travers l'Icomm. La Douane du Sri Lanka se penche à présent sur la possibilité de partager des informations avec les autres services gouvernementaux et avec d'autres administrations des douanes, dans le cadre d'accords d'assistance administrative ou juridique mutuelle. Pour l'heure, il n'existe toutefois pas de base légale qui permette à la Douane de partager des renseignements directement avec les autres pays à travers le nCEN.

Avec l'aide de l'OMD, la Douane du Sri Lanka a réussi à mettre sur pied sa base de données nationale pour la lutte contre la fraude en 10 mois. Lors du premier atelier rassemblant les utilisateurs du nCEN dans la région d'Asie-Pacifique, qui s'est tenu à Séoul, en Corée, en octobre 2018, le Sri Lanka a été élu chef du programme nCEN régional pour 2019. En tant que tel, il a été chargé de promouvoir l'outil dans la région et d'organiser divers ateliers à l'adresse des pays utilisant le nCEN. Il va sans dire que le Sri Lanka reste aussi totalement disposé à partager son expérience de mise en place du nCEN avec les pays en dehors de la région qui désirent en savoir plus sur l'outil et sur ce que son déploiement exige.

En savoir +

Géorgie: customs@rs.ge

Sri Lanka: rajitha.komangoda@customs.gov.lk

La capacité à élaborer des profils de risque et à étayer la prise de décisions au niveau stratégique, tactique et opérationnel est liée à la disponibilité et à l'abondance de données de qualité en matière de lutte contre la fraude.



Publications OMD



Système harmonisé



Valeur



Renforcement des capacités



Cahiers de la douane



Modèle de données



Origine

Version espagnole

6^{ème} édition

Notes explicatives du SH



Formats disponibles



EN LIGNE
Bases de données



PAPIER
Classeurs
Livres



CD-ROM



LICENCES
E-Commerce
Intranet

Comment nous trouver ?



COMPTOIR DE VENTE (BRUXELLES)

30 rue du marché (rez-de-chaussée)

Lundi, mardi, jeudi :

9h30-12h30 / 14h30-17h00

Mercredi, vendredi : 9h30-12h00

Livraison immédiate (sous réserve de stock)

Paiement sur place uniquement en espèces (€)



BOUTIQUE EN LIGNE

www.wcoomdpublications.org

Accessible 24/7

Expédition sous 48h partout dans le monde

Paiement en ligne sécurisé par :

Visa, Mastercard ou virement bancaire



DEMANDES PARTICULIÈRES

Êtes-vous intéressés par un partenariat personnalisé ou avez-vous des besoins spécifiques pour votre administration/entreprise?

Veillez contacter :

Corinne Bouilly: corinne.bouilly@wcoomd.org

Samuel Péron: samuel.peron@wcoomd.org

La Douane de Dubaï dynamise la formation grâce à la réalité virtuelle



© Douane de Dubaï

la conception graphique et à la convivialité de l'expérience.

La Douane de Dubaï recueille actuellement les impressions des utilisateurs. Si, après les tests, la formation en réalité virtuelle est une réussite, elle sera dispensée à toutes les recrues. Sont évalués non seulement l'impact de cet outil sur l'apprentissage, mais aussi ses incidences sur la santé. En effet,

Les solutions de réalité virtuelle offrent de nouvelles façons d'apprendre et sont de plus en plus utilisées pour former les professionnels des secteurs privé et public. S'inscrivant dans cette tendance, la Douane de Dubaï a récemment déployé un programme de formation en réalité virtuelle unique en son genre pour former ses inspecteurs au travail de terrain.

Cette formation est conçue pour améliorer l'efficacité des inspecteurs s'agissant de repérer les produits interdits. Gérée par le centre de formation de la Douane, elle couvre actuellement uniquement les inspections maritimes, mais sera plus tard étoffée de façon à aborder les questions liées aux secteurs aérien et terrestre. Grâce à elle, les inspecteurs apprennent comment commencer leur journée avant chaque inspection – par exemple, à s'assurer que tous les outils de sécurité soient prêts avant de se rendre dans les ports – et aussi comment inspecter la cargaison. Pendant la formation, les inspecteurs doivent trouver des produits cachés et interdits, tels que des drogues et des armes ; ils gagnent des points chaque fois qu'ils y arrivent, ce qui leur permet de passer au niveau suivant.

L'adoption de la réalité virtuelle est une entreprise à la fois passionnante et ambitieuse. Compte tenu de la sophistication de cet outil, les autorités ont engagé une entreprise privée qui a contribué au développement du logiciel, à

il arrive que les appareils de réalité virtuelle désorientent les utilisateurs qui peuvent se sentir légèrement nauséeux et ressentir une fatigue oculaire après avoir utilisé les appareils.

L'administration est déterminée à améliorer tous ses systèmes de prestation de services afin d'accroître le niveau de confiance des citoyens dans le service public et ce programme de formation en réalité virtuelle n'est qu'un exemple parmi d'autres des efforts déployés pour transformer les processus opérationnels grâce à l'adoption de technologies innovantes. L'an dernier, la Douane a lancé un système robotisé de remboursement intelligent fondé sur l'intelligence artificielle qui automatise le service de réclamation et de remboursement en comparant et en validant les données saisies avec les documents justificatifs électroniques ou scannés, sans intervention humaine.

Le développement du logiciel de formation en réalité virtuelle n'en est qu'à ses débuts et devrait encore évoluer afin d'offrir les plus hauts niveaux de réalisme et de performance et servir à former les agents dans un plus grand nombre de domaines. Ce faisant, l'administration douanière est disposée à collaborer avec d'autres administrations de la région et du monde entier.

En savoir +

external.relations@dubaicustoms.ae
www.dubaicustoms.gov.ae

Le programme de formation en réalité virtuelle n'est qu'un exemple parmi d'autres des efforts déployés pour transformer les processus opérationnels grâce à l'adoption de technologies innovantes.

La Douane danoise déploie un drone sous-marin

Par Thomas Petersen et Bo Damgaard Nielsen,
ÉQUIPE DES FOUILLES, DOUANE DANOISE

L'utilisation de méthodes de dissimulation sophistiquées par les trafiquants exige que les administrations des douanes recourent à des équipements adéquats aux fins du contrôle. Comme pour tous les modes de transport, les navires présentent leurs propres difficultés en matière d'inspections et de perquisitions. La fouille des navires prend énormément de temps et se révèle très onéreuse dans la mesure où elle exige du personnel spécialisé, en particulier pour le contrôle des parties qui restent sous l'eau.

Au Danemark, la Douane ne dispose pas d'une unité propre de plongeurs et l'Équipe des fouilles doit recourir aux services de la Marine danoise pour entreprendre des perquisitions subaquatiques. Elle s'est libérée partiellement de cette dépendance en achetant un nouvel appareil : un véhicule télécommandé ou drone sous-marin, spécialement conçu et mis au point pour faciliter l'observation sous-marine. Si quelque chose de suspect est identifié dans les images reçues à travers le drone, la Douane doit toutefois encore faire appel aux plongeurs de la Marine danoise pour effectuer un contrôle.

Le drone a été choisi pour sa facilité d'utilisation et pour son prix abordable. L'opérateur peut piloter rapidement et facilement le drone sous-marin en utilisant une télécommande du même type qu'une console de jeu, sans avoir suivi de formation particulière préalable. En outre, le drone peut être facilement transporté d'un endroit à l'autre et jeté à l'eau depuis le quai.

Le drone a fait l'objet d'essais depuis décembre 2017 et l'Équipe des fouilles de la Douane est particulièrement satisfaite de son efficacité impressionnante, l'outil permettant de perquisitionner les parties du navire immergées dans l'eau et qui sont difficiles à atteindre, comme la coque, le gouvernail

et le propulseur d'étrave (les hélices du bateau apportant un appui latéral et rendant l'embarcation plus manœuvrable).

Toutefois, l'appareil a ses limites, l'une d'elles étant la faible visibilité sous l'eau sous certaines conditions. Selon le port, cette dernière peut varier de 2-3 mètres à quelque 30 centimètres seulement. Cette énorme différence peut être due aux conditions météorologiques, à la profondeur de l'eau (dans des eaux peu profondes, les hélices du bateau peuvent causer des remous soulevant de la vase) et aux courants. Il peut s'avérer difficile pour le véhicule de naviguer sous l'eau dans des courants forts et avec une faible visibilité, ce qui rend le processus de contrôle moins précis.

Afin de pallier ces limites, l'Équipe des fouilles s'attelle actuellement à la tâche d'améliorer le drone. Il s'agira notamment d'y monter un dispositif de captage qui permettra à l'équipe de voir la profondeur de la zone contrôlée, de fixer une chenille qui permettra au drone de ramper en dessous de la base du navire dans de forts courants, et d'installer un sonar qui rendra possible une visibilité sous eau jusqu'à 30 mètres. Ces améliorations rendront les inspections plus efficaces en cas de conditions subaquatiques médiocres.

En savoir +

Thomas.Petersen@toldst.dk
Bo.Damgaard.Nielsen@toldst.dk



© Douane danoise



© Douane danoise

Le drone est relié à un câble à travers lequel il envoie des images vidéo et reçoit les instructions de pilotage

L'écran du tableau de bord, qui permet de visualiser les images vidéo reçues, peut être connecté à un ordinateur portable afin d'en tirer d'éventuelles séquences vidéo

La riposte d'Israël face aux menaces pesant sur le patrimoine culturel

Par Dr Eitan Klein et Ilan Hadad,

UNITÉ DE PRÉVENTION DU VOL D'ANTIQUITÉS, AUTORITÉ DES ANTIQUITÉS D'ISRAËL

D'où proviennent les objets anciens vendus dans les magasins d'antiquités ? Selon la loi, il ne peut s'agir que d'objets obtenus auprès de collectionneurs privés et acquis ou retrouvés avant 1978. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas.

L'État d'Israël compte plus de 30 000 sites historiques connus. La plupart sont à ciel ouvert, sans surveillance et facilement accessibles au public. Cette situation n'est pas unique dans la région et il en est de même dans les pays voisins comme la Jordanie, l'Égypte, la Syrie, le Liban, l'Irak et la Turquie. Cependant, contrairement à Israël, ils ne permettent, eux, aucun commerce des antiquités.

En Israël, en effet, ce commerce est permis. L'Autorité des antiquités d'Israël (IAA de son acronyme anglais) est chargée de le réglementer. Le pays compte plus de 40 antiquaires, dont la plupart déploient leurs activités à Jérusalem et dans ses environs. Ils sont tenus de respecter la loi israélienne sur les antiquités, en vigueur depuis 1978, qui stipule que toute antiquité retrouvée suite à une excavation ou des fouilles en Israël après 1978 est propriété de l'État. La loi stipule également que les fouilles des sites archéologiques sont permises uniquement à des fins de recherche scientifique et exigent la délivrance de licences d'excavation.

Commerce illicite

Dans ce contexte, la question qui se pose tout naturellement est : d'où proviennent les objets anciens vendus dans les magasins d'antiquités ? Selon la loi, il ne peut s'agir que d'objets obtenus auprès de collectionneurs privés et acquis ou retrouvés avant 1978. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas et certains proviennent d'excavations plus récentes réalisées sur des sites historiques, notamment ceux situés sur les collines de Judée et dans les environs de Jérusalem. Le commerce illicite est mené par des professionnels qui fouillent systématiquement les sites antiques, s'introduisent dans les caveaux funéraires et détruisent complètement les anciennes structures.

Rien que dans les collines de Judée, 6 200 caveaux ont été forcés et des « tels bibliques » (les tertres qui se sont formés au cours de plusieurs millénaires et qui contiennent les vestiges des divers peuplements qui se sont succédé, attestant de la présence de plusieurs

civilisations) ont été excavés à la recherche de tombeaux. Les systèmes de cavernes souterraines utilisés lors de la Grande Révolte (66 et 73) et de la révolte de Bar Kokhba (132-135) contre les Romains ont été systématiquement pillés afin d'y trouver des pièces de monnaie de l'époque qui ont une grande valeur aujourd'hui.

Ainsi, des pages entières de l'histoire ont été effacées par les bêches et les bulldozers des pillards. Les sites antiques détruits par les voleurs ne peuvent plus faire l'objet d'aucune recherche archéologique puisque l'ordre originel des niveaux chronologiques attestant de la présence de peuples et de civilisations durant des milliers d'années a été détruit. Souvent, le plus important pour les archéologues et les experts est de pouvoir étudier les objets dans leur contexte afin de voir comment ils se rapportent les uns aux autres et à l'endroit où ils ont été retrouvés. Une fois que les pièces de monnaie, les poteries et les objets en verre, par exemple, ont été retirés de leur contexte, il devient presque impossible de replacer une grande partie des connaissances qu'ils pourraient livrer dans leur contexte d'origine et donc, d'étudier la culture matérielle du site.

Les objets excavés illégalement proviennent également de l'étranger. Israël étant le seul pays du Proche-Orient où le marché des antiquités est légal, nombreuses sont les tentatives visant à y introduire des objets en contrebande. Avant que l'obligation d'un permis d'importation ne soit introduite en 2012, ces articles entraient sur le territoire national sans devoir faire l'objet d'une déclaration et étaient ensuite vendus aux antiquaires. Bien que ces derniers soient obligés de tenir un inventaire de leurs marchandises, certains blanchissent les objets illicites en les faisant apparaître dans leur catalogue en remplacement d'articles vendus dont la vente n'a pas été déclarée.

Renforcer la protection

Les efforts de l'Unité de prévention du vol d'antiquités (ATPU de son acronyme anglais) de l'IAA visant à endiguer ce phénomène s'articulent autour de plusieurs activités, dont :

- la surveillance régulière des sites archéologiques ;
- le recours aux informateurs ;
- la surveillance et les contrôles du marché des antiquités et des catalogues des antiquaires ;
- le suivi des plateformes et places de marché en ligne ainsi que des réseaux sociaux ;
- l'indexation et la numérisation des collections archéologiques privées ;
- le recensement des sites pillés et la conduite d'excavations sur ces sites ;
- la coopération avec les autres services gouvernementaux nationaux tels que la douane, l'Agence de contrôle aux frontières, la police, l'armée, l'administration fiscale et l'Autorité israélienne pour la nature et les parcs nationaux ;
- l'aide au grand public.

De plus, l'ATPU, ensemble avec le département juridique de l'IAA, a fortement contribué à ce que des amendements législatifs soient adoptés afin de mieux prévenir la délinquance liée au patrimoine culturel. Parmi ces changements, il convient de citer notamment : (a) une interdiction d'entrée en Israël d'antiquités provenant du territoire sous la tutelle des autorités palestiniennes, en 2002 ; (b) un durcissement de la législation relative aux collectionneurs d'antiquités et aux collections privées, en 2009 ; (c) une nouvelle ordonnance exigeant un permis d'importation pour les antiquités afin d'empêcher l'entrée sur le territoire national d'objets issus d'excavations réalisées dans des pays étrangers et d'endiguer les activités délictueuses de blanchiment, en 2012 ; (d) une réglementation plus stricte exigeant la soumission de fichiers informatisés et de photographies des catalogues de tous les antiquaires, en 2015. Des travaux sur une nouvelle réglementation sont à présent en cours afin d'imposer également une obligation de licence pour la possession et l'utilisation de détecteurs de métaux.



© Autorité des antiquités d'Israël

Le sarcophage volé en Égypte

Collaboration internationale

Le marché israélien se trouve véritablement à la croisée des chemins dans le commerce international d'antiquités. De ce fait, Israël partage régulièrement des informations sur des objets découverts et sur d'autres cas intéressants avec plusieurs instances internationales telles qu'INTERPOL, l'OMD, l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit), l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), le Conseil international des musées (ICOM), ainsi qu'avec les organes chargés du respect de la loi partout dans le monde. Il mène également des enquêtes internationales et quelques cas illustrant ce travail sont détaillés ci-après.

Sarcophage égyptien

Durant une visite chez un antiquaire, le couvercle d'un sarcophage égyptien a été retrouvé sans que l'antiquaire ne puisse en prouver la provenance. Israël a donc contacté les autorités égyptiennes à travers INTERPOL et le Ministère des Affaires étrangères israélien. Il a pu être établi que l'objet avait été volé et il a été rendu en conséquence à l'Égypte.

Si chaque pays exigeait à un importateur de présenter un permis d'exportation délivré par le pays où l'objet a été acheté, il deviendrait beaucoup plus facile de détecter les pièces pour lesquelles il n'existe aucune documentation.

200 objets irakiens
ont été saisis chez
des antiquaires

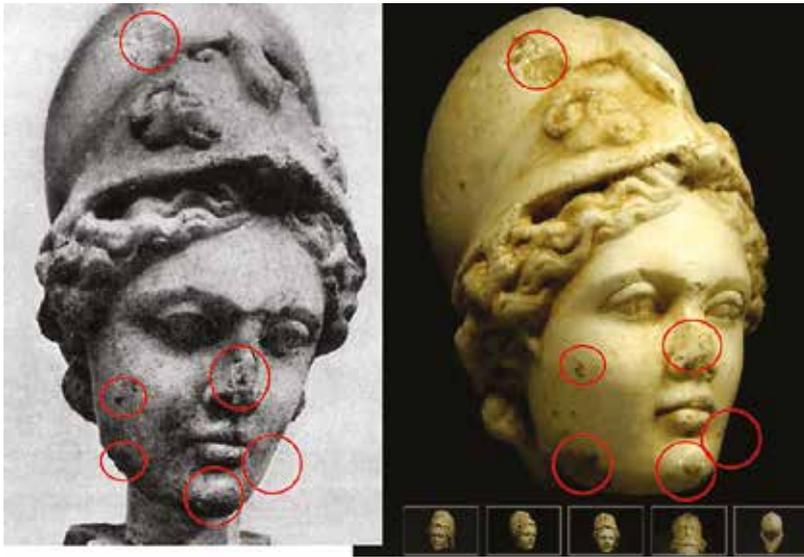


© Autorité des antiquités d'Israël

Objets irakiens

La Résolution 2199 du Conseil de sécurité de l'ONU stipule que « tous les États Membres doivent prendre les mesures voulues pour empêcher le commerce des biens culturels irakiens et syriens et des autres objets ayant une valeur archéologique, historique, culturelle, scientifique ou religieuse, qui ont été enlevés illégalement d'Irak depuis le 6 août 1990 et de Syrie depuis le 15 mars 2011, notamment en frappant d'interdiction le commerce transnational de ces objets et permettant ainsi qu'ils soient restitués aux peuples irakien et syrien ». En Israël, au cours d'une opération de lutte contre la fraude, tous les objets irakiens en vente sur le marché des antiquités ont été confisqués et saisis en attendant qu'une enquête permette d'en déterminer la provenance. Finalement, un tribunal israélien a ordonné la confiscation de près de 200 objets anciens irakiens et des efforts sont en cours afin de trouver une voie diplomatique appropriée permettant de les restituer à l'Irak.

© Autorité des antiquités d'Israël



La statue volée au Musée de
Cyrène en Libye

Tête de statue de Minerve

Lors d'une conférence de l'UNESCO, un représentant du gouvernement libyen a montré à la délégation israélienne la photographie de la tête d'une statue romaine en marbre, mise en vente sur le site web d'un antiquaire israélien. Le représentant avait également apporté la preuve que la statue avait été volée au Musée de Cyrène en Libye. Les autorités israéliennes ont lancé

une opération contre l'antiquaire et ont réussi à saisir la statue. Dans ce cas également, des efforts sont en cours pour trouver la meilleure voie diplomatique permettant de garantir la restitution de la statue à la Libye.



La statue de Cybèle
provenant de Turquie

© Autorité des antiquités d'Israël

Musée de la Bible

En partenariat avec un agent du Département de la sécurité intérieure des États-Unis, une enquête a été lancée en 2016 sur les activités de trois antiquaires israéliens qui avaient vendu des objets irakiens volés au Musée de la Bible à Washington. L'enquête a permis de confisquer et de récupérer plus de 5 000 objets d'origine irakienne. Le musée a dû s'acquitter d'une amende de trois millions de dollars des États-Unis et l'Autorité fiscale israélienne a initié une enquête sur les trois antiquaires pour évasion fiscale portant sur des sommes se chiffrant à plusieurs millions de dollars des États-Unis.

Statue de Cybèle

Lorsqu'un collectionneur privé en Israël a introduit une demande de permis d'exportation pour pouvoir vendre une statue provenant de Turquie dans une maison de vente aux enchères en Amérique, Israël a contacté INTERPOL afin de vérifier si l'objet en cause n'avait pas été volé. N'ayant reçu aucune réponse après un laps de temps considérable, les autorités ont fini par accorder le permis au collectionneur en cause. Juste après que l'objet a été exporté d'Israël, une réponse leur est parvenue de la Turquie confirmant que l'objet avait été acquis illicitement, par pillage. Les autorités israéliennes en ont immédiatement informé le Département américain de la sécurité intérieure qui a saisi la statue dès son arrivée aux États-Unis.

Itinéraires suivis pour le trafic illégal d'objets culturels

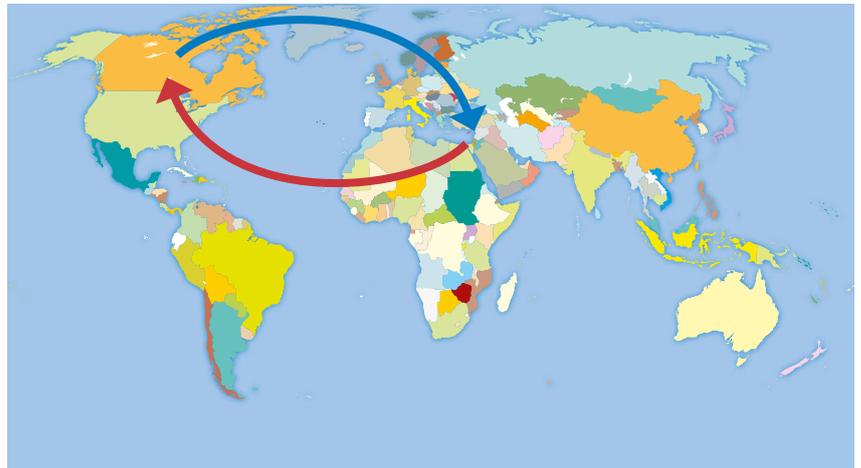
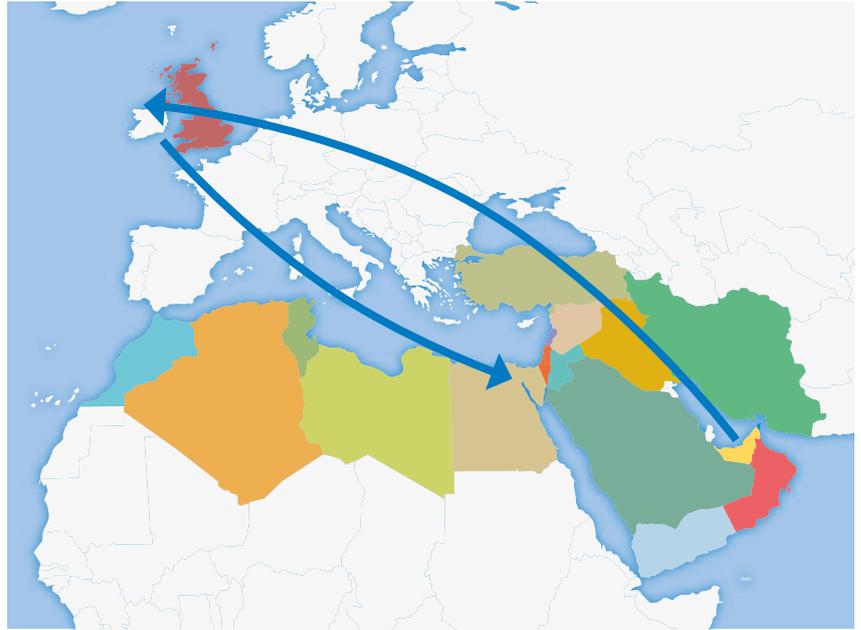
Compte tenu de la position centrale qu'occupe Israël sur le marché des antiquités, l'ATPU a réuni des informations et des renseignements sur les itinéraires utilisés par les trafiquants d'antiquités. Jusqu'en 2012, les objets excavés illégalement dans le pourtour du Proche et du Moyen-Orient étaient passés en contrebande vers le marché libre de Dubaï, d'où ils étaient envoyés en transit vers le Royaume-Uni, puis vers Israël. Une fois dans le pays, les objets étaient « blanchis » en utilisant les catalogues des antiquaires agréés, puis exportés légalement vers les pays de destination en Europe et aux États-Unis. Tout a changé, toutefois, en 2012 grâce à l'introduction de la législation imposant une obligation de permis d'importation.

Il convient également de noter qu'une nouvelle route commerciale illicite pour les antiquités excavées illégalement a récemment été identifiée entre la région du Proche et Moyen-Orient et le Canada. Israël est d'avis que la loi canadienne concernant le commerce d'antiquités est très laxiste et permet aux marchands d'antiquités internationaux de passer des objets en contrebande vers le marché américain. Ce phénomène a été porté à l'attention des autorités canadiennes.

Une autre route de la contrebande, utilisée surtout par les antiquaires israéliens, consiste à passer par les points de contrôle frontaliers entre Israël et la Jordanie. Les Israéliens et les Palestiniens qui travaillent comme chauffeurs pour des diplomates étrangers abusent de l'immunité diplomatique que leur offre leur véhicule lorsqu'ils traversent la frontière pour passer en contrebande des antiquités. Le travail de renseignement et la coopération entre l'IAA et la Douane israélienne jouent un rôle essentiel pour contrer ce phénomène.

Solutions possibles

En agissant sur plusieurs fronts à la fois, l'ATPU a réussi, au cours des années, à réduire le trafic d'antiquités en Israël. Cela étant, ce commerce destructeur et néfaste continue de se produire. Israël est profondément convaincu qu'il relève de la responsabilité des différents organes chargés du contrôle des antiquités dans chaque pays d'unir leurs efforts et, si nécessaire, d'amender les règlements douaniers concernant le commerce international des objets du patrimoine culturel et, notamment, d'imposer des permis d'exportation pour ces articles.



Si chaque pays exigeait à un importateur de présenter un permis d'exportation délivré par le pays où l'objet en cause a été acheté, il deviendrait beaucoup plus facile de détecter les pièces pour lesquelles il n'existe aucune documentation attestant de leur provenance. Il est certain que certains antiquaires tenteront de soumettre de faux documents afin de cacher l'origine des antiquités. La surveillance étroite des places de marché et les autres activités décrites dans le présent article seront donc toujours utiles, mais exiger un permis d'exportation constituerait une aide énorme pour les organes de lutte contre la fraude.

En outre, l'ATPU estime qu'une coopération internationale effective entre les pays contribuerait également à la lutte contre le commerce illicite d'antiquités. Comme les exemples repris dans le présent article le montrent clairement, en travaillant ensemble, les pays peuvent juguler plus facilement les menaces affectant le patrimoine culturel, empêchant non seulement le pillage de ces objets mais aussi leur trafic lucratif.

En savoir +

www.antiquities.org.il

Comblent le retard de développement dans le Pacifique

Par the Secrétariat de l'Organisation des douanes de l'Océanie

L'Organisation des douanes de l'Océanie (OCO) compte 23 membres réunissant pays indépendants et territoires autonomes de la région Pacifique. Créée en 1986, elle a pour mission d'aider les administrations douanières à gagner en efficacité afin d'atteindre les objectifs de développement de leurs gouvernements. Il s'agit notamment d'harmoniser et de simplifier les procédures douanières, de faciliter les échanges, de mieux lutter contre la fraude et de renforcer les capacités de direction et de gestion.

Environ 39 % des membres de l'OCO disposent de moins de 50 fonctionnaires des douanes. L'Australie et la Nouvelle-Zélande mises à part, ces pays et territoires partagent certaines caractéristiques : leurs recettes sont tributaires des droits de douane et d'autres taxes à la frontière, ils dépendent des importations, les délais de dédouanement y sont relativement longs et les ressources humaines y sont peu nombreuses. Leurs législations, leurs procédures, leurs pratiques et leurs exigences en matière de documentation sont, elles, très différentes. Les membres de l'OCO fondent notamment leur nomenclature sur des versions différentes du Système harmonisé (SH) de l'OMD, et seulement 39 % d'entre eux ont mis en œuvre le SH 2017, la dernière version. Qui plus est, 24 % d'entre eux n'ont pas de système douanier automatisé.

Certains membres de l'OCO se sont lancés dans des réformes institutionnelles douanières et dans la modernisation des procédures afin de faciliter les échanges, mais la majorité d'entre eux restent à la traîne, à cause du manque de ressources. Qui plus est, différentes contraintes, telles que l'insuffisance des budgets, le climat politique et l'exposition aux catastrophes naturelles, font qu'il est difficile de développer des programmes de renforcement des capacités. Sur le plan budgétaire, il convient de noter que, même si des donateurs apportent un soutien financier, certaines initiatives sont aujourd'hui redondantes, à cause du manque de coordination, ce qui fait plus de mal que de bien.

Pour les petits pays insulaires membres de l'OCO, l'intensification de l'activité criminelle

transnationale en Océanie complique encore les choses. Constituée d'îles dispersées, la région est attrayante pour les malfaiteurs qui y installent leurs activités en vue de toucher ensuite les grandes économies australienne et néo-zélandaise. L'intensification de ces activités fait chuter les recettes de ces pays, car elle nuit au tourisme, à l'investissement des entreprises et au commerce. Il faut donc élargir l'approche, ne plus se concentrer sur la simple collecte des recettes mais aussi réfléchir à la lutte contre le commerce illicite.

Soutien

Pour aider ses membres, l'OCO organise des activités de formation et différents forums visant à favoriser l'échange d'informations et le travail en réseau. S'agissant de la formation, l'OCO a remarqué qu'elle devait renforcer les compétences de ses membres non seulement en matière technique, mais aussi en leadership et en gestion de projets. Elle a donc organisé plusieurs ateliers pour répondre à ces besoins, avec l'aide de l'OMD.

L'un de ces ateliers sur le leadership et la gestion, qui a réuni 19 hauts responsables de 10 pays non membres de l'OMD pendant deux semaines en 2017, a permis aux participants de discuter des différents aspects du leadership, de la vision, de la gestion des personnes, de la délégation, de la motivation, des négociations, de la communication, de la gestion du changement et du processus décisionnel.

L'OCO encourage également ses membres à participer aux formations organisées par l'OMD et les partenaires de développement pour les pays de la région Asie-Pacifique. Afin d'élargir les possibilités de formation, l'OCO a également signé une déclaration de partenariat avec les chefs de police des îles du Pacifique et la Conférence des directeurs de l'immigration du Pacifique.



Se conformer à la CKR est inscrit au titre de la plupart des programmes de réforme élaborés et dans la liste des mesures à prendre afin de mettre en œuvre l'AFE.



Principaux domaines de travail

L'OCO recense dans son programme de travail annuel les activités qu'elle doit mener pour aider ses membres à harmoniser et à simplifier leurs procédures. Nous présentons ci-après deux des priorités définies pour la région et certaines des activités entreprises à leur égard.

Facilitation des échanges

Si seulement huit membres de l'OCO sont membres de l'OMD et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la majorité d'entre eux sont parties à des accords commerciaux préférentiels ou sont en train de négocier de tels accords dont les dispositions relatives à la facilitation des échanges sont un élément majeur. Ces accords comprennent également une série d'engagements qui ont trait, entre autres, à l'automatisation des processus de dédouanement, à la mise en œuvre de la gestion des risques ainsi qu'aux décisions anticipées.

Dès lors, bien que très peu de membres de l'OCO soient signataires de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) ou de la Convention de Kyoto révisée (CKR) de l'OMD, ils se sont tous engagés à améliorer leurs procédures et à appliquer les normes internationales. Il s'agit ainsi non seulement de réduire les coûts du commerce légitime, mais aussi de renforcer la compétitivité des entreprises actives en Océanie. À la suite de la Conférence annuelle de 2017 de l'OCO, six États non membres de l'OMD (les Îles Cook, les États fédérés de Micronésie, Kiribati, Nauru, les Îles Salomon et Tuvalu) ont fait part de leur intention d'adhérer à la CKR et de s'y conformer, évoquant le fait que tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou de ses institutions spécialisées peut devenir partie contractante à la Convention.

Se conformer à la CKR est ainsi inscrit au titre de la plupart des programmes de réforme élaborés et dans la liste des mesures à prendre afin de mettre en œuvre l'AFE. Pour aider ses membres, l'OCO a organisé en juin 2017, en collaboration avec l'OMD, un atelier sur la CKR, au cours duquel il a été procédé à une analyse des lacunes qui a permis aux membres de l'OCO de comparer leur législation nationale avec les dispositions de la CKR et ses directives. En juin 2018, Kiribati est devenu le premier pays non membre de l'OMD à adhérer à la CKR.

Harmonisation de la classification

La mise en œuvre du système harmonisé de description et de codification des marchandises pour le Pacifique 2017 (PACHS 17), que l'OCO a élaboré en collaboration avec la Division statistique pour le développement du Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, est un autre domaine de travail important. Le PACHS 17 est une nomenclature régionale à huit chiffres. Les six premiers chiffres reflètent ceux du SH 2017, et les deux chiffres supplémentaires sont la « sous-position régionale ». Cette nomenclature régionale a été mise au point dans le but d'uniformiser encore la classification des marchandises par les membres de l'OCO.

La mise en œuvre du PACHS 17 passe par celle du SH 2017. Toutefois, à l'exception de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, lorsque le SH 2017 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, seulement trois membres de l'OCO avaient mis en œuvre le PACHS 17. Cependant, grâce à l'appui fourni par l'OCO en matière de formation, sept autres pays s'y sont depuis attelés.

L'une de ces activités de soutien à la formation a été organisée en collaboration avec la Douane néo-zélandaise. Cinq membres de l'OCO de la sous-région micronésienne en ont bénéficié : le commonwealth des Îles Mariannes septentrionales, les États fédérés de Micronésie, la République des Îles Marshall, les Palaos et Guam. Les Palaos ont mis en œuvre le SH 2017 en octobre 2018, les États fédérés de Micronésie l'ont fait en novembre 2018, et le commonwealth des Îles Mariannes septentrionales est en train de le faire (le travail est achevé à 80 %).

Coopération et échange d'informations

Quinze membres de l'OCO ont signé un protocole d'accord sur la coopération douanière lors de la 20^e conférence annuelle de l'OCO qui s'est tenue à Melbourne (Australie) en juin 2018. Cet accord vise à faciliter l'échange d'informations entre les administrations douanières. Les informations échangées concerneront la police des frontières, la facilitation des échanges, la criminalité organisée et la gestion des recettes. Les membres participants devront conclure des accords subsidiaires pour satisfaire aux exigences juridiques de la plupart des États, mais l'OCO est convaincue qu'elle réalisera des progrès considérables dans ce domaine au cours des prochains mois.

En savoir +

www.ocosec.org

La Douane chinoise déstabilise une importante organisation de trafic d'espèces sauvages

Par l'Environmental Investigation Agency, Royaume-Uni



© Environmental Investigation Agency UK

nature (UICN) a indiqué que 93 000 à 111 000 éléphants d'Afrique étaient morts entre 2006 et 2015. Cette diminution de population est la plus importante de ces 25 dernières années.

L'UICN a également constaté que la région la plus touchée par le braconnage était l'Afrique de l'Est, essentiellement en raison de la forte diminution du nombre d'éléphants en Tanzanie (plus de 60 %). Au Mozambique, pays voisin, la population d'éléphants a également été réduite d'environ 25 %, principalement en raison d'un braconnage important dans le nord. Dans l'ensemble, le braconnage des éléphants en Afrique se poursuit à un rythme inquiétant ; les éléphants meurent davantage de ce phénomène que de causes naturelles.

Sur la trace des concombres de mer

Des recherches et des enquêtes approfondies menées par l'EIA entre 2014 et 2017 ont permis d'obtenir des informations uniques sur le rôle d'une importante organisation criminelle chinoise impliquée dans le trafic d'ivoire d'éléphant de l'Afrique de l'Est vers Shuidong, dans la province du Guangdong, au sud de la Chine. Un lien étroit entre le commerce de certains produits de la mer et le trafic d'ivoire est rapidement apparu.

Des marchands de Shuidong, à l'origine actifs dans le commerce des concombres de mer et des vessies natatoires, se sont diversifiés et se sont tournés vers le commerce illicite et lucratif de l'ivoire et d'autres produits tirés d'espèces sauvages, tels que la corne de rhinocéros et les écailles de pangolin. En remontant les pistes d'enquêtes menées en Tanzanie sur des marchands de concombres de mer de Shuidong, l'EIA est tombée en 2016 sur trois grands trafiquants d'ivoire au Mozambique, Ou Haiqiang, Xie Xingbang et Wang Kangwen, qui ont tous été arrêtés par la Douane chinoise ces deux dernières années.

Modes opératoires

Criminalité organisée

L'organisation de Shuidong présentait plusieurs caractéristiques de la criminalité organisée : investissements financiers considérables,

L'analyse scientifique de l'ivoire saisi montre que le Mozambique et la Tanzanie sont des sources majeures d'ivoire illicite

Bonne nouvelle pour la faune sauvage en ce début d'année : les autorités chinoises ont annoncé l'arrestation et le rapatriement d'un gros trafiquant d'ivoire, marquant l'aboutissement d'une enquête de grande envergure menée par le bureau de lutte contre la contrebande de la Douane chinoise qui a permis de déstabiliser deux grands réseaux de trafiquants d'espèces sauvages.

L'opération chinoise trouve son origine dans des informations confidentielles fournies par l'*Environmental Investigation Agency* (EIA), organisation non gouvernementale établie au Royaume-Uni qui se consacre à la lutte contre la criminalité environnementale et qui, depuis plus de deux décennies, recueille et analyse des renseignements sur le rôle de la criminalité organisée dans le trafic des espèces sauvages.

Trafic d'ivoire : une grave menace pour les éléphants

Le trafic d'ivoire reste une menace majeure pour les éléphants. En 2016, l'Union internationale pour la conservation de la



Le concombre de mer est menacé par la surpêche qui s'explique par la demande croissante de ce mets délicat très prisé

© Environmental Investigation Agency UK

avant l'expédition, pour s'assurer de la qualité du produit acheté. Mais ces inspections étaient étroitement contrôlées.

Routes commerciales

L'organisation choisissait avec soin ses itinéraires. Considérant que le transport direct de l'Afrique vers la Chine était trop risqué, elle avait choisi plusieurs ports de transit, parmi lesquels Mombasa (Kenya), Singapour, Busan (Corée du Sud) et Hai Phong (Viet Nam). Elle avait placé des complices, parmi lesquels des fonctionnaires corrompus et des agents de fret, à différents points stratégiques tout au long de la chaîne commerciale, ce qui lui permettait d'avoir la main sur l'itinéraire.

sophistication des techniques et des itinéraires de contrebande, organisation d'expéditions multiples, recours à la corruption, blanchiment d'argent et commerce de plusieurs produits et espèces tels que l'ivoire, les pangolins, la corne de rhinocéros et les vessies natatoires. Pour ses activités, l'organisation devait établir des relations avec des « personnes de confiance » locales et des fonctionnaires corrompus. Elle versait ainsi des pots-de-vin aux agents des douanes et aux responsables portuaires pour s'assurer que l'expédition se ferait en toute sécurité et que les marchandises ne seraient pas examinées. Des membres de l'organisation ont admis que les fonctionnaires corrompus pesaient eux-mêmes les marchandises et calculaient leur pot-de-vin en fonction du poids de l'ivoire expédié.

Flux d'argent illicites

Tous les paiements en Afrique étaient effectués en dollars américains, et l'organisation utilisait des bureaux de change clandestins chinois établis à Dar es Salaam (Tanzanie) et à Pemba (Mozambique). Les sommes étaient versées en yuans sur des comptes en Chine, après quoi les bureaux de change locaux en Afrique étaient informés et fournissaient l'argent liquide en dollars.

Substitution du connaissance

En avril 2016, l'organisation de Shuidong a utilisé un conteneur de 40 pieds pour transporter 2,3 tonnes d'ivoire (provenant de plus de 340 éléphants) dissimulées dans des granulés de plastique gris pesant au total 21 tonnes. D'après les informations fournies sur le connaissance, le conteneur contenait « 960 sacs de plastique ». Chargé sur un cargo au port de Pemba, il a transité sans encombre par les ports de Mombasa, Singapour, Busan et Hong Kong afin d'être acheminé vers Shuidong en Chine continentale, où l'ivoire était stocké en toute sécurité pendant que divers acheteurs étaient contactés. Une fois le prix convenu et le paiement effectué, les acheteurs chargeaient les défenses dans une flotte de SUV pour les transporter au départ de Shuidong.

L'organisation de Shuidong avait recours à des agents de fret complices qui présentaient des documents frauduleux pour le dédouanement le long de l'itinéraire. Ces agents étaient chargés de substituer le connaissance pour dissimuler l'origine du conteneur et l'identité de l'expéditeur et du destinataire. Deux connaissances étaient utilisés afin de « casser l'itinéraire » : sur le premier connaissance, émis au port d'exportation, un port de transit était faussement qualifié de destination finale ; sur le second, établi au port de transit, la

L'organisation de Shuidong opérait avec prudence et limitait autant que possible les manipulations de l'ivoire ; elle employait des personnes locales qui étaient chargées de collecter et stocker les défenses.

Méthodes de dissimulation

L'organisation dissimulait plusieurs tonnes d'ivoire dans des conteneurs contenant différents produits licites. Selon Xie Xingbang, il est essentiel de bien choisir la marchandise légitime qui sert à dissimuler l'ivoire (le filler) afin de ne pas éveiller les soupçons au point d'exportation ou d'importation. L'organisation utilisait notamment à cette fin des granulés de plastique, des coquillages, des arachides et des feuilles de thé. La nature de l'activité du destinataire est également un facteur important, car elle apparaît sur les documents d'expédition.

Pas de détention

L'organisation de Shuidong opérait avec prudence et limitait autant que possible les manipulations de l'ivoire ; elle employait des personnes locales qui étaient chargées de collecter et stocker les défenses. Elle dérogeait à cette règle de conduite uniquement lorsqu'il s'agissait d'examiner les défenses d'ivoire

destination finale correcte était indiquée. De cette façon, les marchandises étaient exportées vers une destination qui n'était en fait qu'un point de transit, et ensuite réexportées vers la destination finale sous le couvert d'un « nouveau » connaissance. Les agents de fret complices choisis par l'organisation de Shuidong pour opérer la substitution n'avaient généralement pas d'antécédents.

Dans le cas de la cargaison d'ivoire de 2,3 tonnes mentionnée plus haut, l'organisation de Shuidong avait prévu d'opérer la substitution des connaissances à Busan. Avec un nouveau connaissance émis à Busan, la Douane de Hong Kong a dédouané ce qui semblait être une expédition de routine de granulés de plastique en provenance de Corée du Sud. En septembre 2016, l'ivoire était enfin arrivé à Shuidong et, en octobre 2016, des enquêteurs infiltrés de l'EIA ont été invités à Shuidong pour l'examiner, ce qui leur a permis de confirmer que l'ivoire était bien arrivé à Shuidong depuis le Mozambique.

Coup de filet

Depuis 2010, au moins 291 tonnes d'ivoire, provenant d'environ 43 486 éléphants, ont été saisies dans le monde [selon des informations publiques recueillies par l'EIA]. Environ 70 % de ces volumes saisis l'ont été lors de saisies importantes (d'un poids égal ou supérieur à 500 kg), ce qui témoigne de l'implication de groupes criminels organisés qui trafiquent de grandes quantités d'ivoire.

Trop souvent, les saisies marquent la fin des mesures de répression de la criminalité liée aux espèces sauvages, et les trafiquants continuent d'agir en toute impunité. Toutefois, après avoir mené une enquête sans précédent sur l'organisation de Shuidong, le bureau de lutte contre la contrebande de la Douane chinoise a contredit cette tendance et arrêté les principaux trafiquants, déstabilisant les réseaux criminels.

En réponse aux informations fournies par l'EIA sur l'organisation, le bureau a mené en 2017 des assauts qui ont mobilisé jusqu'à 500 agents des forces de l'ordre dans plusieurs endroits à Shuidong et dans les environs. L'un des trois acteurs clés de l'organisation de Shuidong, Wang Kangwen, a été arrêté et condamné à 15 ans de prison. D'autres opérations menées ultérieurement ont permis d'appréhender le numéro deux, Xie Xingbang, qui a été retrouvé en Tanzanie et a fait l'objet d'un rapatriement en Chine pour y être jugé. Il a été condamné à six ans de prison. Enfin, le 5 janvier 2019, il a



© Environmental Investigation Agency UK

été annoncé qu'à la suite de la diffusion d'une notice rouge INTERPOL, Ou Haiqiang avait été retrouvé au Nigéria, arrêté par la police locale et rapatrié en Chine. À l'heure actuelle, 11 suspects ont été reconnus coupables et condamnés à des peines de prison allant de 6 à 15 ans.

Les enquêtes et poursuites contre des trafiquants présumés d'espèces sauvages par la Douane chinoise, en collaboration avec les parties prenantes concernées, sont un exemple à suivre. Les récentes mesures répressives prises montrent qu'il est possible de mettre un terme à la criminalité liée aux espèces sauvages en travaillant ensemble.

Coordination au niveau mondial

Au niveau mondial, les acteurs de la lutte contre le trafic d'espèces sauvages continuent de se heurter à d'immenses défis. L'ivoire provenant des éléphants de forêt d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale devient plus attrayant pour les trafiquants que l'ivoire provenant des éléphants de savane d'Afrique de l'Est, et d'autres espèces sauvages en péril, notamment les léopards, les pangolins, les rhinocéros et les tigres, restent aussi la cible des trafiquants qui s'intéressent à certaines parties de ces animaux ou aux produits qui en sont tirés.

Il est incontestable que nombre de ces espèces sont en voie de disparition en raison du braconnage et du trafic, ce qui montre combien il est nécessaire de mener rapidement une action efficace et coordonnée, nécessité qui s'impose en particulier aux autorités douanières du monde entier.

En savoir +

Shruti Suresh: shrutisuresh@eia-international.org
<https://eia-international.org/report/shuidong-connection-exposing-global-hub-illegal-ivory-trade>

Une partie des 2,3 tonnes d'ivoire montrées aux enquêteurs de l'EIA par l'organisation de Shuidong

PEN-CP, le projet qui stimule l'innovation et rapproche les spécialistes en douane et en sécurité des frontières

Par Juha Hintsa,

EXPERT PRINCIPAL EN SÉCURITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE ET FACILITATION DES ÉCHANGES, CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION

Le réseau paneuropéen des praticiens de la douane (PEN-CP de son acronyme anglais) est un projet financé sous le programme Horizon 2020, l'instrument financier développé par l'Union européenne (UE) dans le cadre de la mise en œuvre de « l'Union de l'innovation », une initiative visant à garantir la compétitivité de l'Europe au niveau mondial à l'horizon 2020. Les concepteurs du réseau ont dans l'idée de réunir des professionnels en Europe travaillant sur la sécurité afin de traduire les recherches et idées novatrices en solutions, processus et technologies viables qui pourraient aider les administrations douanières à relever les défis actuels liés à la gestion des frontières.

Treize administrations des douanes bénéficient directement du projet, à savoir l'Albanie, l'Autriche, la Belgique, l'Estonie, la Hongrie, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Norvège, la Slovaquie, la Macédoine du Nord et le Royaume-Uni. Les autres partenaires sont l'Université de Lausanne, la *Technical University of Delft*, ARTTIC et la *Cross-border Research Association*.

Activités principales

Au lieu de se pencher sur un défi ou un problème sécuritaire en douane, comme le font les autres projets de recherche et de développement financés par l'UE dans le cadre d'Horizon 2020, les participants du PEN-CP travaillent sur des projets à petite échelle visant à suivre et à stimuler l'innovation dans six domaines en lien avec la sécurité : la gestion des risques et les mégadonnées, les technologies de détection, les équipements de laboratoire, la mesure de la performance, la coopération douanes/police/gardes-frontières et le partenariat douane-entreprises. Voyons dans le détail quelles sont les quatre grandes activités menées au titre du projet PEN-CP.

1. Le PEN-CP suit et catégorise les innovations - projets, produits, prototypes, brevets - et les innovateurs - entreprises, institutions de recherche, laboratoires universitaires - à la recherche d'idées. Les résultats de ce suivi continu sont partagés à travers la plateforme PEN-CP. Il est aisé de naviguer dans la base de données. Par exemple, un utilisateur peut demander au système de « montrer tous les produits, brevets et documents de recherche disponibles sur la détection de stupéfiants et sur les équipements d'inspection ». Concernant les outils et les technologies existants, les partenaires de la douane peuvent partager leurs expériences d'utilisateurs entre eux. En d'autres termes, le PEN-CP dissémine les dernières nouvelles en matière d'innovation dans le domaine de la sécurité.

Pour toute question, observation ou suggestion sur le PEN-CP, n'hésitez pas à contacter l'un des membres de notre équipe de gestion du projet : Jonathan Migeotte, administration des Douanes et accises belge ; Dezsi Zsolt, Administration fiscale et douanière nationale de Hongrie ; Kevin Humphreys, *Office of the Revenue Commissioners* d'Irlande ; Trevor Francis, *UK Border Force* ; et Juha Hintsa, *Cross-border Research Association* (coordinateur PEN-CP).

2. Le PEN-CP recueille et analyse les idées des administrations, qu'elles soient peu abouties ou beaucoup plus matures et bien articulées. Toutes les idées sont entreposées sur la plateforme PEN-CP. Les utilisateurs peuvent consulter à nouveau leurs idées et y ajouter des détails complémentaires. Ils peuvent également promouvoir les idées des autres utilisateurs ou les questionner. Une coopération étroite existe avec d'autres équipes d'experts créées sous le programme Douane 2020 de l'UE, notamment avec l'équipe d'experts douaniers de la frontière terrestre est et sud-est de l'Union (CELBET), le réseau européen des laboratoires des douanes et le Groupe de projet sur les technologies de détection en matière douanière. Pour résumer, le PEN-CP met en lumière les besoins émergents dans le domaine de la sécurité.
3. Le PEN-CP établit les correspondances et analyse les lacunes entre les innovations et les idées proposées par les participants au réseau. Ce processus s'effectue dans ce qui est désigné comme « l'entonnoir de canalisation de l'innovation » où s'effectue également la hiérarchisation des éléments traités. Si le système établit une correspondance entre une idée visant à répondre aux besoins des utilisateurs et une innovation existante, il envoie un message d'alerte aux participants du PEN-CP. En d'autres termes, le PEN-CP facilite l'appariement entre les besoins des utilisateurs et les solutions existantes ou à venir.
4. Lorsque des idées portant sur des sujets hautement prioritaires ne peuvent être mises en correspondance avec des produits ou des projets existants, les participants peuvent soumettre des documents particuliers comme la liste des exigences de l'utilisateur ou le cahier des charges des programmes de subventions pour la mise au point d'un prototype. Ils peuvent aussi spécifier la feuille de route pour la normalisation ou encore organiser des séances d'information pour les parties prenantes. En d'autres termes, le PEN-CP contribue à définir ce que sera le futur des douanes.

Comment fonctionne le tout ?

Le concept d'entonnoir de canalisation de l'innovation déjà mentionné est au cœur du projet. Un observatoire, animé par l'équipe de gestion du projet, passe continuellement au crible des informations émanant notamment :

- des douanes membres et non-membres du PEN-CP ;
- d'autres entités gouvernementales telles que la police, les gardes-frontières et les offices des brevets ;
- d'universités et institutions de recherche ;
- de fournisseurs de technologies et de services, dont ceux qui ont fourni des services aux douanes et ceux qui n'en ont pas fourni ;
- de fournisseurs d'informations tels que les médias et les organisations non gouvernementales.

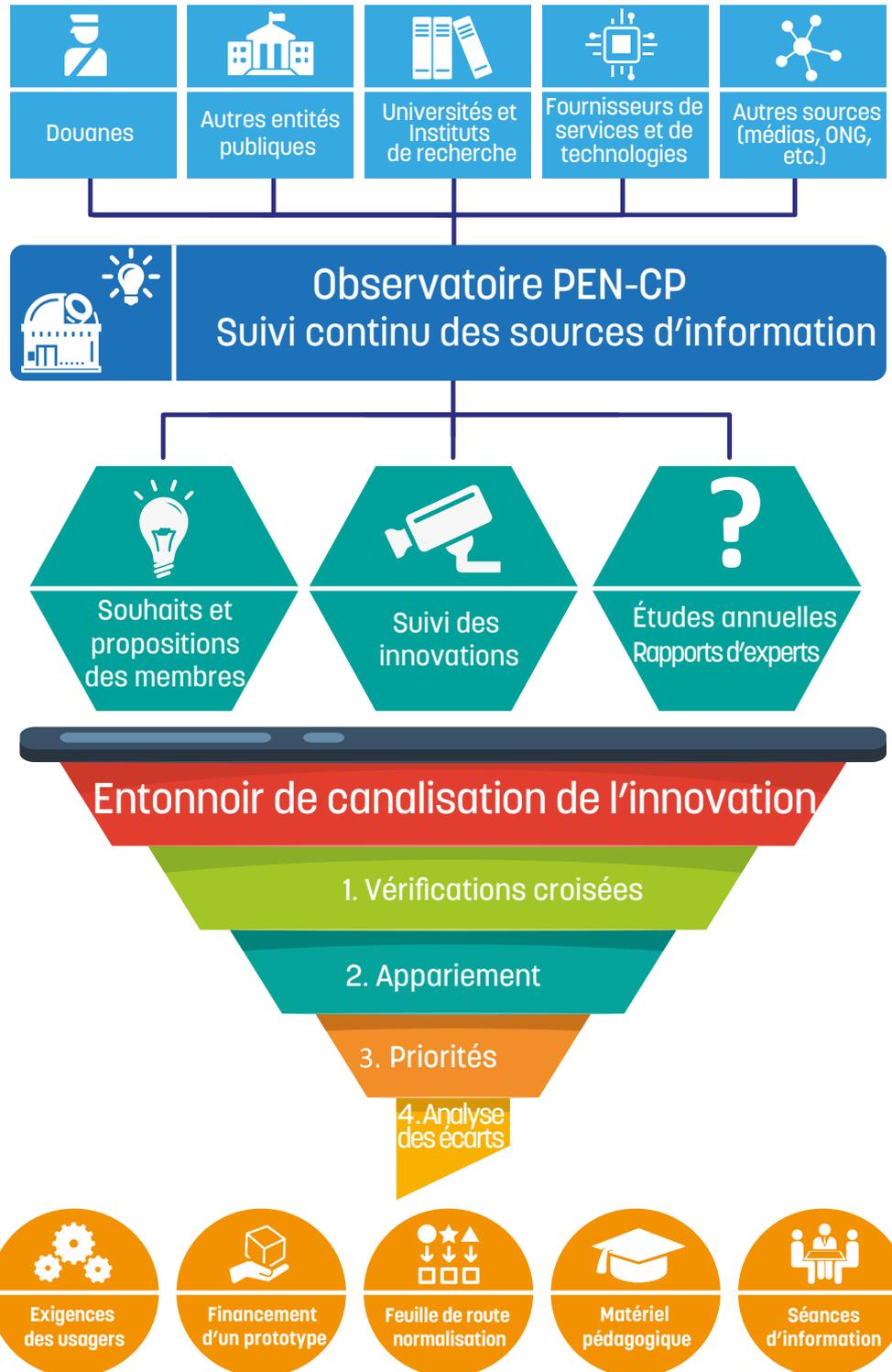
Les informations examinées peuvent être des fiches de produit, des sites de projets sur le web, des documents de recherche, des communications, des articles parus dans la presse ou sur les réseaux sociaux, pour autant qu'ils s'inscrivent dans le contexte plus large des technologies, services et procédures en lien avec la douane et la sécurité aux frontières. L'Observatoire relève également les idées exprimées par les utilisateurs ainsi que les organisations, projets, solutions et brevets pertinents appelant un suivi et un réexamen. Dans les cas où des informations complémentaires s'imposent sur un sujet spécifique, le système permet d'enclencher l'élaboration d'un rapport d'expert ou d'une étude.

Enfin, une fois les projets sélectionnés selon un protocole bien défini de vérification croisée, d'appariement, de hiérarchisation des priorités et d'analyse des écarts, sont élaborés les documents détaillés sur les besoins des utilisateurs, un cahier des charges pour les essais de terrain ou pour l'obtention d'une subvention, des éléments de feuille de route pour la normalisation, du matériel pédagogique et des dossiers d'information sur la politique de recherche dans le domaine douanier et de la sécurité à l'adresse des décideurs.

Mécanismes de coopération

Stimuler l'innovation dans les six domaines couverts par le PEN-CP est très utile pour la grande majorité des administrations des douanes dans le monde. Il serait intéressant d'envisager d'éventuelles modalités de coopération entre les participants du PEN-CP et l'OMD. Il s'agirait, par exemple, de partager les expériences des utilisateurs concernant des technologies prometteuses à travers le magazine OMD Actualités ou lors des événements de l'OMD. Vice-versa, un mécanisme pourrait voir le jour afin de permettre aux douanes de partager avec le PEN-CP leurs expériences en termes de mise en œuvre de solutions innovantes.

Représentation graphique du projet PEN-CP



En savoir + sur le PEN-CP

Consulter le site web : www.pen-cp.net

S'abonner sur Twitter : @PENCP_NET

S'abonner au bulletin trimestriel électronique PEN-CP : pen-cp@cross-border.org

Vidéos de présentation: www.youtu.be/0XwQPHHS5Ls et www.youtube.com/watch?v=wq9y36J4ET8

En savoir + sur le programme Horizon 2020 de l'UE

<https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>



Intégrer le Système harmonisé dans le monde des entreprises afin d'améliorer les travaux sur les règles d'origine

Par Hiroshi Imagawa,

DIRECTEUR DE LA RECHERCHE, DU DÉVELOPPEMENT DES CAPACITÉS ET DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE, ASSOCIATION JAPONAISE POUR LA SIMPLIFICATION DES PROCÉDURES DU COMMERCE INTERNATIONAL (JASTPRO)

Le présent article traite de la relation étroite qui existe entre les règles d'origine et la classification des marchandises. L'auteur avance que le critère prédominant pour qualifier une transformation substantielle devrait rester le changement de classification tarifaire et que la révision du Système harmonisé (SH) de l'OMD devrait, dans la mesure du possible, tenir compte des besoins en matière de règles d'origine.

Alors qu'ils assistaient à une session du Comité technique des règles d'origine (CTRO) au siège de l'OMD il y a une vingtaine d'années, pendant une pause, un groupe de fonctionnaires des ministères du commerce échangeaient les propos suivants, à voix basse :

« Pourquoi changeons-nous encore le Système harmonisé ? Voilà pourquoi nous ne parvenons pas à harmoniser les règles d'origine non préférentielles !

— Oui, en effet. Pourquoi ne pas faire du SH 1996 la " nomenclature de l'origine " pour régler le problème ? »

À cette époque et, dans une moindre mesure, aujourd'hui encore, l'impact des amendements du SH sur les règles d'origine était un sujet ouvertement abordé par les experts de l'origine. Pour mieux comprendre le contexte de la conversation ci-dessus, il est intéressant d'expliquer la relation entre les règles d'origine et le SH.

Les règles d'origine et le SH

Le lecteur se souviendra d'abord que les règles d'origine permettent d'accorder un traitement préférentiel à certaines marchandises si certains critères d'origine sont respectés. La classification et la détermination de l'origine des marchandises sont étroitement liées. En règle générale, les exigences concernant la détermination de l'origine sont spécifiées pour les différents produits ou les différentes catégories de produits identifiés par leur code SH respectif. C'est ce que l'on entend par « règles d'origine par produit spécifique » (RPS).

La classification des marchandises est donc de la plus haute importance pour déterminer quelles règles d'origine s'appliquent à quelle marchandise.

En outre, souvent, les règles d'origine font référence à un changement de classification tarifaire (CCT) au niveau du chapitre (changement de chapitre, ou CC), de la position (changement de position tarifaire, ou CP) ou de la sous-position (changement de sous-position tarifaire, ou CSP). Dans ces cas, le statut originaire sera accordé si la classification tarifaire du produit manufacturé final est différente de celle des intrants non originaires (importés ou d'origine inconnue, par exemple) utilisés dans sa production. Ce critère nécessite une classification correcte du produit manufacturé final et des intrants utilisés dans sa production.

Fondamentalement, dans le SH, les marchandises sont classées en matières premières, produits semi-finis ou matériaux intermédiaires, et produits finis. Cette structure donne donc une base solide, claire et transparente pour déterminer si une marchandise a fait l'objet d'une transformation substantielle. Cependant, tant que l'on qualifie la transformation substantielle sur la base de la règle du changement de classification tarifaire, les règles d'origine par produit spécifique (RPS) doivent être alignées sur la dernière édition du SH. Autrement dit, toute mise à jour d'une nomenclature des marchandises doit s'accompagner d'une mise à jour des RPS, ce que l'on appelle une « mise à jour technique ».

Sans cette mise à jour, douaniers et opérateurs commerciaux devraient utiliser des éditions différentes du SH pour déterminer l'origine des mêmes marchandises.

Incidence d'une mise à jour technique

Les amendements au SH ne sont pas toujours bien accueillis par les experts en matière d'origine. Chaque fois que le SH est revu et qu'une nouvelle édition est publiée, les pays doivent, en moyenne, mettre à jour près d'une dizaine de séries de RPS préférentielles, voire plus. Le Japon, par exemple, est actuellement

partie à 17 accords de partenariat économique (APE) ou accords de libre-échange (ALE), chacun avec des règles d'origine différentes. La mise à jour concerne aussi les négociations en cours, un vrai « cauchemar ».

Une « mise à jour technique » consiste principalement à adapter la structure du SH de la structure modifiée vers la structure antérieure à la modification, afin de maintenir les règles d'origine par produit spécifique de départ. Le tableau 1 donne un exemple de suivi des changements.

Tableau 1 : Suivi des changements dans les règles d'origine

Édition du SH	N° de la position	Couverture de la position	Règles par produit spécifique
Originale	77.01	P(A&B) et Q(Y&Z)	CP
Originale	77.02	K(X) et L(X)	CP

Transposition d'une règle CP conformément au premier amendement du SH

1 ^{ère} version modifiée	77.01	P(A&B)	CP, sauf position n° 77.09
1 ^{ère} version modifiée	77.02	K(X) et L(X)	CP
1 ^{ère} version modifiée	Nouvelle position 77.09	Q(Y&Z)	CP, sauf position n° 77.01

Transposition d'une règle CP conformément au deuxième amendement du SH

2 ^e amendement	77.01	P(A)	CP, sauf positions nos 77.09, 77.10 ou 77.11
2 ^e amendement	77.02	K(X)	CP, sauf position scindée ex 77.11(b)
2 ^e amendement	77.09	Q(Y)	CP, sauf positions nos 77.01, 77.10 ou 77.11
2 ^e amendement	Nouvelle position 77.10	P(B)	CP, sauf positions nos 77.01, 77.09 ou 77.11
2 ^e amendement	Nouvelle position ex 77.11(a)	Q(Z)	CSP, sauf positions nos 77.01, 77.09 ou 77.10
2 ^e amendement	Nouvelle position ex 77.11(b)	L(X)	CSP, sauf position n° 77.02

Que se passerait-il après trois ou quatre révisions du SH ? La liste des changements serait extrêmement complexe et l'on aurait peut-être besoin d'un logiciel spécial pour les comprendre. On mentionnera que l'OMD a publié en décembre 2015 le « Guide aux fins de la mise à jour technique des règles d'origine préférentielles », mais, bien que la méthode soit claire, les administrations douanières doivent allouer de nombreuses ressources pour que ce travail soit effectué. En outre, pour les marchandises faisant l'objet d'accords commerciaux préférentiels, la mise à jour nécessite le consentement de tous les ministères concernés ainsi que de toutes les parties à l'ALE, ce qui allonge et complique fortement le processus.

Autres possibilités

Y a-t-il un moyen plus simple d'aborder la question, sans devoir passer par une mise à jour technique ? En théorie, il y en a deux.

- Première possibilité : inclure une disposition générale qui dispose que, lorsqu'il est satisfait à une règle de CCT, l'origine peut être conférée au produit. Autrement dit, indépendamment de tout amendement du SH, le caractère originaire est obtenu lorsqu'une règle de CCT est respectée en vertu d'une édition du SH, quelle qu'elle soit. Cela rendrait les choses claires, simples et gérables ! Toutefois, de nombreuses règles de CCT ne sont pas aussi simples ; elles énumèrent un certain nombre d'exceptions qui s'appliqueront à certains produits, par exemple les textiles.

Trafic de déchets illicites : davantage de données pour mieux maîtriser ce commerce

Par le Secrétariat de l'OMD

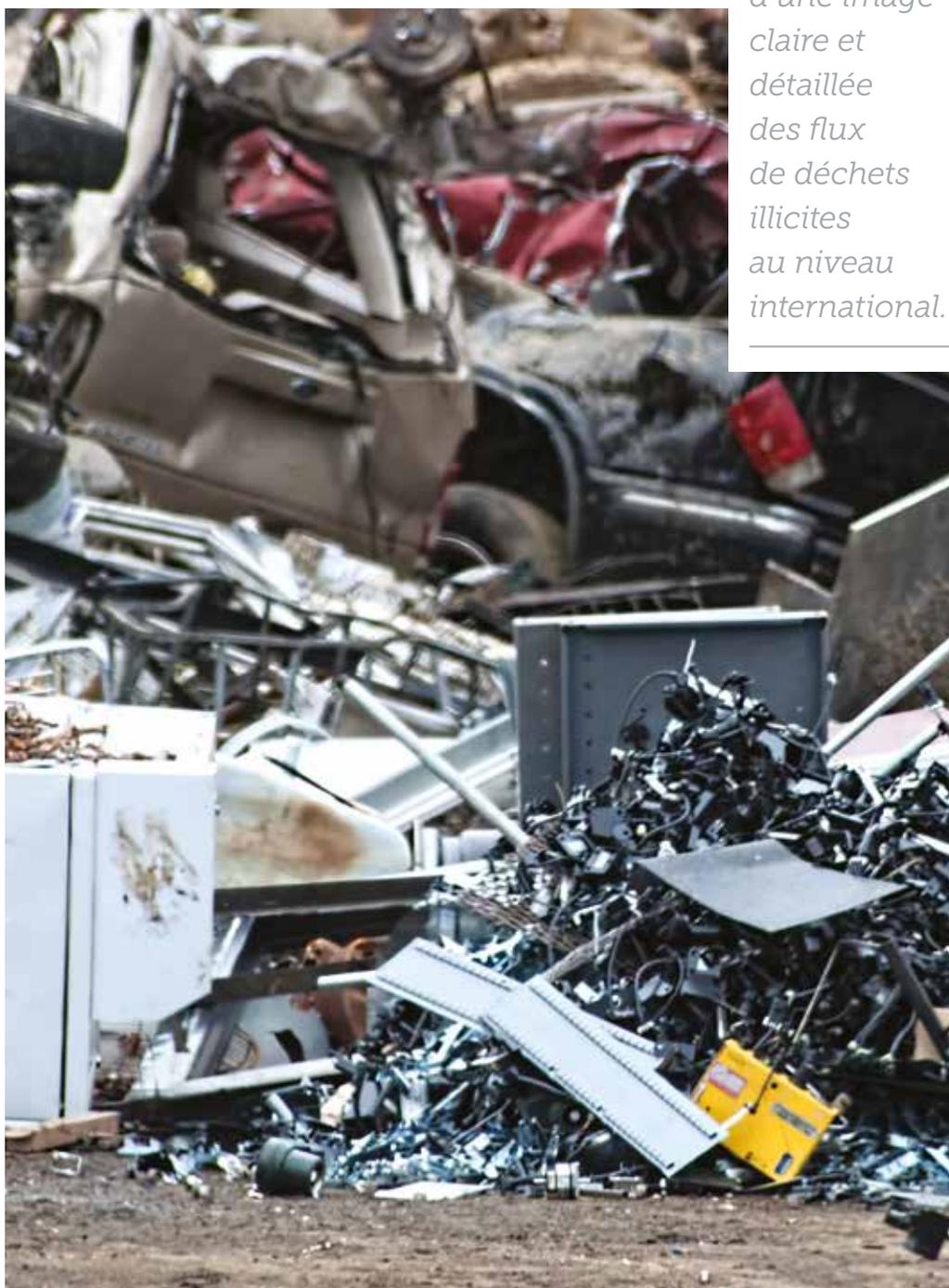
Conséquence de la croissance de la population mondiale et de l'amélioration du niveau de vie, la consommation de produits ne cesse d'augmenter, et avec elle le volume de déchets. Le terme « déchet » désigne une vaste gamme de matières mises au rebut et qui vont d'articles ménagers à des appareils électriques et électroniques, en passant par les déchets industriels et agricoles, dont les pesticides. Il englobe des objets de toute taille et dimension, de bateaux déclassés aux pneus usagés.

Les déchets se divisent en deux catégories : dangereux et non dangereux. Les déchets dangereux désignent ceux qui posent une menace importante ou potentielle à la santé publique ou à l'environnement. Tous ces déchets font en partie l'objet d'échanges commerciaux internationaux et sont transportés des pays développés vers les pays en développement, étant donné la différence des coûts de traitement et d'élimination. Les mouvements de déchets sont également fonction de la demande. Les déchets dangereux comme les déchets électriques et électroniques contiennent des matières premières secondaires de valeur, qui en font des « produits commercialisables ».

Le principal accord international régissant ce type de commerce est la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur

élimination. Cette Convention définit ce qu'il convient de considérer comme des déchets « dangereux ». Toutefois, elle permet à ses 186 Parties de compléter la liste au titre de leur législation nationale et reconnaît, dans son article 3.1, le droit de ces mêmes Parties à instituer leurs propres exigences concernant les

Il n'existe pas suffisamment de données pour disposer d'une image claire et détaillée des flux de déchets illicites au niveau international.



procédures s'appliquant aux mouvements transfrontaliers de tels déchets. Par ailleurs, la Convention interdit aux pays d'exporter des déchets classés comme dangereux vers d'autres pays sans le consentement préalable de ces derniers et les pays ont le droit de refuser les importations de déchets qualifiés comme dangereux (article 4.1).

D'autres accords environnementaux internationaux ont également été conclus pour garantir que les déchets ne soient pas déversés ou recyclés de façon dangereuse. Cependant, avec les Conventions de Bamako et de Waigani, la Convention de Bâle est l'un des seuls accords à définir les activités illégales entrant dans son champ d'application comme des délits.

Le commerce de déchets

Entre 1992 et 2012, le volume de déchets ayant fait l'objet d'un commerce est passé de 45,6 millions de tonnes à 222,6 millions de tonnes, soit une augmentation de plus de 500 % en deux décennies seulement. La proportion de déchets exportés dans le monde vers les pays en développement s'est accrue de 40 % entre 1998 et 2009. Compte tenu du fait qu'en 2016 la population mondiale a généré 2 milliards de tonnes de déchets ménagers solides, le commerce international des déchets aujourd'hui soumet les économies en développement à une pression extrême.

Les régions d'Afrique et d'Asie-Pacifique sont les principales destinations de ces transferts. En Afrique de l'Ouest, les principaux pays destinataires sont la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria. En Asie, les destinations privilégiées incluent le Bangladesh, l'Inde et le Pakistan, ainsi que la Chine, Hong Kong, les Philippines et le Vietnam pour l'Extrême-Orient.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la Chine interdit l'importation de 24 types de déchets et débris solides, dont la ferraille, les déchets plastiques et les déchets électriques et électroniques. Bien que nous ne disposions pas de statistiques détaillées sur les flux commerciaux mondiaux des déchets, les estimations indiquent que, jusqu'à cette date, la Chine en était le plus grand importateur et recevait la moitié de toutes les importations mondiales de déchets, avec Hong Kong comme principal point de transit.

Flux illicites

Les activités illégales peuvent prendre différentes formes : vendre des déchets sur le marché noir, mélanger différents types de déchets, déclarer des déchets dangereux comme non dangereux ou encore classer des déchets comme des biens d'occasion sont autant de manières de contourner les règles.

De fait, lorsque ces produits sont classés comme articles d'occasion, ils ne sont plus régis par les réglementations internationales relatives aux déchets et peuvent faire l'objet d'échanges commerciaux avec les pays en développement. Par exemple, les déchets électroniques et les pièces d'automobiles d'occasion peuvent souvent être « passés » comme des articles d'occasion et finir par

être recyclés de manière dangereuse. Si certains pays dépendent de l'importation de matériels d'occasion et de déchets électriques et électroniques de deuxième main pour y puiser des ressources et des matières premières, les règlements internationaux et nationaux dans leur ensemble ne prévoient toujours pas d'exigences spécifiques permettant d'établir une distinction entre de la ferraille ou du matériel d'occasion et les déchets. Il en résulte donc une énorme zone d'ombre qui ne permet pas vraiment de différencier les transferts de déchets licites et illicites et qui rend très difficile la lutte contre la fraude.

Ces importations soumettent également les infrastructures portuaires à une énorme pression. Il est intéressant ici de noter que, depuis que la Chine a introduit son interdiction, les pays voisins et certains pays africains deviennent de plus en plus la cible de choix des transporteurs de déchets illégaux et légaux, et se retrouvent souvent face à un manque de capacité pour recevoir tous ces déchets.

Manque de données

Triste constat qu'il convient néanmoins de mettre en exergue : il n'existe pas suffisamment de données pour disposer d'une image claire et détaillée des flux de déchets illicites au niveau international. Pour pouvoir détecter les tendances en matière de trafic aussi précisément que possible et améliorer la gestion des risques en conséquence, il faut que les pays consignent leurs saisies dans leur base de données nationale de lutte contre la fraude ainsi que dans celle du Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) de l'OMD.

Dans le domaine de la formation, le « Guide Douane verte des accords environnementaux multilatéraux (AEM) », élaboré dans le cadre de l'Initiative « Douane verte », a récemment été actualisé (voir www.greencustoms.org en anglais uniquement). L'initiative réunit plusieurs organisations internationales impliquées dans la protection de l'environnement dans le but de renforcer la capacité des douaniers et des fonctionnaires des autres services pertinents présents aux frontières afin qu'ils puissent mieux surveiller le commerce de produits sensibles sur le plan environnemental qui sont couverts par les AEM.

Opération DEMETER

Afin de disposer d'un instantané des flux commerciaux de déchets illicites et dans une volonté de sensibiliser les administrations douanières à cette thématique et de les inciter à agir, l'OMD a décidé, en 2009, d'organiser une opération de lutte contre la fraude centrée sur le commerce de déchets, sous le nom d'Opération DEMETER. Durant sept semaines, les douanes de 65 pays se sont concentrées sur le ciblage des envois transfrontaliers illicites de déchets dangereux et autres déchets en provenance des ports maritimes d'Europe et à destination des ports maritimes d'Afrique et de l'Asie-Pacifique.

La première édition de l'opération s'est soldée par un franc succès dans la mesure où elle a permis de recueillir des

données et des renseignements importants sur les mouvements transfrontaliers de déchets illégaux dans le monde. La plupart des saisies ont été effectuées en Europe, avant que les déchets ne puissent être transférés, et, pour la première fois, les douanes européennes ont partagé des informations concernant les exportations avec les administrations douanières d'autres régions. Fait plus remarquable, l'opération a révélé d'énormes divergences dans les législations nationales régissant les mouvements transfrontaliers de déchets.

Une deuxième édition de l'opération a été lancée en 2012, puis une troisième en 2013 et une quatrième en 2018. Contrairement à la première opération, tous les modes de transport et tous les itinéraires utilisés pour le transfert de déchets illicites ont été couverts. Les saisies ont à nouveau principalement été effectuées aux points de départ en Europe, l'Afrique de l'Ouest étant une destination privilégiée pour les déchets, en particulier pour les pièces de voitures d'occasion et, de plus en plus, pour les déchets électroniques.

Les meilleurs résultats en termes de volumes de déchets saisis ont été réalisés lors de DEMETER IV : ont été saisis plus de 326 133 tonnes et 54 782 unités de déchets divers, dont des scories minérales, des matières plastiques, des déchets électriques et électroniques, des déchets en caoutchouc, des déchets ménagers, des vêtements, du papier, de la ferraille et des piles et batteries. La plus grande saisie a porté sur un envoi de scories de première fusion de quelque 180 000 tonnes, en provenance d'Espagne, intercepté par la Douane chinoise.

Au cours de chaque opération, les douaniers ont partagé les renseignements et ont recouru au CENcomm, l'outil de communication sécurisé de l'OMD, pour échanger les informations sur les moyens cachés et sur l'identité des contrevenants et des autres parties impliquées. Il va sans dire qu'une communication continue entre les administrations des douanes permettrait d'aboutir à l'interception plus rapide des envois illicites et à l'amélioration du renseignement dans ce domaine.

Les opérations DEMETER soulignent la nécessité d'engager régulièrement une action multilatérale afin de maintenir le niveau des efforts de répression face à ce type de fraude et afin de garantir que la lutte contre les délits



environnementaux reste une priorité pour les douanes. Une autre opération DEMETER est prévue en 2019 dans l'espoir que les administrations douanières s'unissent une fois de plus pour montrer leur engagement en faveur de la lutte contre le trafic de déchets illicites.

Ces opérations permettent également à l'OMD de recevoir les rapports de saisie des administrations des douanes, qui vont ensuite alimenter le CEN. Cela étant, la quantité de données recueillies au cours d'une opération ne suffit évidemment pas pour établir une image complète de ce commerce et n'offre qu'un aperçu de ce qui se passe sur le terrain.

Le plus grand défi

Le trafic de déchets illicites est un secteur lucratif mais peu connu, aux effets dévastateurs sur la santé humaine et sur l'environnement. En utilisant les techniques d'exploration de données, les bases de données existantes peuvent livrer des trésors d'informations qui contribuent à rendre plus efficaces les mesures de lutte contre la fraude sur le terrain aux frontières. Malheureusement, le plus grand défi reste encore la collecte de volumes suffisants de données de qualité auprès des administrations des douanes. Il est donc essentiel de relever ce défi afin de contribuer à améliorer les efforts de lutte contre la fraude et protéger l'environnement et la sûreté des personnes partout dans le monde.

En savoir +

www.greencustoms.org
www.wcoomd.org



Quel avenir pour la Convention de Kyoto révisée de l'OMD ?

Par Hans-Michael Wolfgang,

UNIVERSITÉ DE MÜNSTER,

et Achim Rogmann,

LLM, BRUNSWICK EUROPEAN LAW SCHOOL, ALLEMAGNE

Les questions de politique quotidienne qui dominent actuellement les discussions économiques sur la scène internationale, telles que les différends commerciaux mondiaux sur les obstacles au commerce ou la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE), ont certes des incidences sur les administrations douanières et les acteurs du commerce mondial, mais elles ne doivent pas occulter les autres tendances politiques, juridiques et technologiques qui façonneront le commerce de demain et que l'OMD aborde depuis quelques années en réfléchissant à « l'avenir des douanes ». Dans ce contexte, les technologies de rupture telles que la chaîne de blocs, l'internet des objets, l'intelligence artificielle ou l'impression 3D revêtent une importance particulière.

Défis commerciaux

Du fait de leur nombre croissant, les accords de libre-échange (ALE) bilatéraux et régionaux influenceront de plus en plus sur l'avenir des douanes, eu égard en particulier aux mesures de facilitation des échanges ou à l'importance croissante des règles d'origine. Des négociations en vue de la conclusion d'un « méga-accord » commercial entre les principales régions économiques du monde sont en cours ; si elles aboutissent, elles devraient avoir des effets économiques considérables. Ce n'est que récemment que l'UE a conclu de nouveaux ALE avec le Canada et le Japon, et des négociations sont en cours avec d'autres États et régions. D'autres pays, tels la Chine et la Russie, poursuivent les mêmes objectifs.

Les chaînes de valeur mondiales et leur importance croissante sont également un défi pour les douanes. Aujourd'hui, il est devenu normal pour de nombreuses entreprises d'acheter et de vendre partout dans le monde. Les multinationales attendent des administrations douanières nationales qu'elles élaborent des solutions et des normes techniques souples et coordonnées, permettant

un dédouanement sans heurts pour assurer la fluidité des chaînes logistiques mondiales.

La coopération entre les administrations douanières et les entreprises s'est certes améliorée ces dix dernières années, mais la gestion intégrée de la chaîne logistique s'accompagne de nombreux impératifs variés et contraignants, dont certains n'ont pas encore été pris en compte. Plusieurs questions se posent : non seulement celle de l'échange de données entre le secteur privé et les administrations et entre les administrations elles-mêmes, mais aussi celle des conditions-cadres organisationnelles, techniques et juridiques, concernant par exemple la sécurité et la protection des données. Les parties prenantes ont également besoin de systèmes informatiques interopérables, dont il faut continuer d'encourager activement l'utilisation.

Plusieurs autres tendances socioéconomiques ont des effets sur les échanges et sur les douanes : la croissance démographique en Afrique, en Asie et en Amérique latine, les déplacements des centres du pouvoir économique et politique, la non-durabilité du développement économique, la nécessité de protéger l'environnement, les risques associés aux chaînes logistiques internationales, les tendances à la nationalisation, la méfiance quant à la mondialisation et l'apparition d'unions économiques régionales ou bilatérales, entre autres choses.

D'un point de vue douanier, ces tendances exigent une coopération beaucoup plus étroite entre les acteurs du commerce international, qu'il s'agisse des gouvernements, des administrations douanières, des entreprises ou des organisations internationales. Pour les douanes, cette coopération nécessitera de permettre l'échange transfrontière des renseignements pertinents au meilleur niveau possible. L'OMD s'y attelle désormais, mais les négociations sur la Convention de Kyoto

révisée (CKR) de l'OMD n'avaient pas abordé cet aspect.

Le commerce électronique a des effets évidents sur les douanes. Les volumes étant énormes, les possibilités de contrôles sont limitées, que ce soit concernant les droits à l'importation ou les marchandises interdites ou faisant l'objet de restrictions. Le risque que cela implique pour la société doit être pris en compte : on a besoin de plus d'informations sur les envois collectés et traités, mais la mise en œuvre pratique de cette solution est encore à l'étude.

L'évolution radicale des technologies rend l'action d'autant plus nécessaire. Ces dernières années, le marché a vu apparaître des technologies qui relevaient de la science-fiction il y a seulement 20 ou 30 ans (internet, internet des objets, intelligence artificielle). En ce qui concerne les douanes, il convient d'observer ces évolutions, d'y réagir de manière aussi proactive que possible et d'en tirer parti. Il faut toutefois reconnaître que les États doivent souvent suivre ces évolutions et faire face à des situations qu'ils ne sont pas toujours capables de planifier ou de façonner. Les administrations douanières doivent sortir de leur mode de réflexion conservateur, ancré dans des structures dépassées, et travailler en réseau à l'échelle mondiale.

La Convention de Kyoto révisée sur le devant de la scène

La discussion au sein de l'OMD progresse, au point où la réforme des instruments existants, tels que les conventions, les cadres ou les directives, ou la création de nouveaux instruments, est aujourd'hui envisagée. À l'heure actuelle, l'attention se porte sur la CKR, en vigueur depuis 2006. Cet instrument a établi la norme mondiale pour toute la législation douanière moderne depuis 1999 ; il traite, entre autres choses, des obligations et contrôles douaniers, des déclarations en douane et des procédures douanières.

La CKR vise à simplifier les échanges internationaux, mais un autre instrument international négocié récemment poursuit le même objectif : l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui est entré en vigueur en février 2017 et a depuis été ratifié par 85 % des membres de l'OMC. Les administrations douanières du monde entier doivent désormais mettre en œuvre les dispositions de l'AFE, ou du moins s'engager à le faire dans un certain



décali. Une grande partie du contenu de l'AFE se trouve déjà dans la CKR, ce qui réserve donc peu de surprises à l'OMD et à ses administrations douanières membres.

Au sein de l'OMD, les discussions sur la mise en œuvre de l'AFE ont lieu au sein du Groupe de travail chargé de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (GT-AFE) et portent essentiellement sur l'aide à apporter aux Membres de l'OMD qui en ont besoin pour appliquer les dispositions de l'AFE, y compris les mesures de facilitation des échanges en général, sur la base des normes et meilleures pratiques internationales, notamment celles contenues dans les principaux instruments et outils de l'OMD comme la CKR. Toutefois, de nombreux pays (en particulier des pays en développement) n'ont toujours pas les capacités, les compétences et les bases juridiques requises par les simplifications des échanges envisagées. En juin 2014, l'OMD a lancé son programme Mercator, qui doit permettre, au moyen d'une assistance technique personnalisée, d'aider les gouvernements du monde entier à mettre en œuvre rapidement et de manière harmonisée des mesures de facilitation des échanges, y compris les dispositions de l'AFE, en utilisant

Il est en outre nécessaire de revoir la CKR à la lumière des dernières évolutions dans les services liés au commerce et dans l'informatique, ce qui nous amène aux défis du numérique. L'un des grands défis à relever est de répondre à la question de savoir comment permettre à la CKR de résister à l'épreuve du temps, puisque la modification d'une convention implique un laborieux processus de ratification, ce qui rendra encore plus difficile l'adaptation des dispositions aux futurs progrès technologiques. On pourrait envisager d'obliger les Membres de l'OMD qui adhèrent à une

les principaux instruments et outils de l'OMD tels que la CKR.

L'AFE contient des provisions qui figurent déjà dans la CKR. Selon les prévisions de l'OMC, la mise en œuvre de l'AFE dans le monde entier entraînerait une croissance économique annuelle moyenne supplémentaire de 0,9 % pour les pays en développement et de 0,25 % pour les pays industrialisés. Il n'existe certes pas de statistiques pour la CKR, mais sa mise en œuvre étendue pourrait donner des résultats largement supérieurs aux promesses de l'OMC car les dispositions de l'AFE sont assez vagues, alors que celles de la CKR sont beaucoup plus spécifiques. Ce seul fait plaide en faveur du développement des dispositions de cet instrument et de sa combinaison avec d'autres instruments, tels que le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter les échanges commerciaux internationaux ou d'autres normes de l'OMD, en un code unique qui serait juridiquement contraignant. Les normes de l'OMD étant actuellement fragmentées entre les divers instruments de l'Organisation, un instrument exhaustif pourrait se révéler très utile tant pour le secteur privé que pour les administrations douanières.

future version de la CKR de tenir compte, dans leurs systèmes informatiques, des dernières avancées techniques et économiques telles que la chaîne de blocs, les mégadonnées ou l'intelligence artificielle.

Les normes et principes de la CKR eux-mêmes ont été complétés au fil du temps par d'autres instruments de l'OMD tels que le Cadre SAFE. Il faudrait intégrer dans la CKR les instruments sur la facilitation des échanges et la sécurité de la chaîne logistique mis au point en dehors de cette convention, en gardant à l'esprit que tout instrument futur devrait servir de modèle pour la législation des différents États dans une mesure beaucoup plus grande que cela n'a été le cas jusqu'ici. À cette fin, il convient d'accroître considérablement le degré de réglementation et ses effets, jusqu'à obtenir un accord international juridiquement contraignant.

Cela étant, il convient également de repenser la mise en œuvre des futures règles douanières. Il est possible d'accroître l'efficacité et l'efficacité des ressources limitées dont disposent les administrations douanières en renforçant les partenariats entre ces administrations et les opérateurs économiques (c'est-à-dire en

faisant davantage confiance aux opérateurs de confiance et en intervenant moins dans la chaîne logistique). Les administrations douanières doivent se numériser, à l'instar de l'économie, et la future CKR doit soutenir cette évolution. L'initiative « douane numérique » de l'OMD apporte une première réponse, et son adoption par les Membres est de très bon augure.

Vers l'avenir en toute confiance

Jusqu'à présent, la mission des douanes s'est concentrée sur les données relatives aux transactions internationales et ne tient pas suffisamment compte de la croissance constante des échanges internationaux de données, du moins selon les normes actuelles, qui se sont concentrés sur des échanges de données isolés avec les entreprises, plutôt que sur l'ensemble de la chaîne logistique. Toutefois, le virage numérique modifiera non seulement le comportement des consommateurs et le commerce, mais aussi l'échange de données entre les opérateurs économiques et les administrations douanières. Les échanges commerciaux seront donc perçus différemment : l'accent sera mis non plus sur les contrôles physiques mais, de plus en plus, sur l'analyse des données – un autre domaine d'activité que l'OMD défend vigoureusement. La version future de la CKR devrait contenir certaines dispositions essentielles en matière d'analyse des données afin de permettre aux douanes de mieux inspecter et analyser les données.

Le flux de marchandises et le flux de données seront de plus en plus liés, de sorte que les administrations douanières seront intégrées non seulement dans la chaîne logistique commerciale mais aussi dans l'environnement d'échange de données ; elles échangeront régulièrement des données avec différents opérateurs économiques (par exemple dans le contexte de la chaîne de blocs ou du pipeline de données). Il est important à cet égard de voir l'avenir numérique comme une occasion de mettre au point, par exemple, une solution complète de guichet unique, qui permettrait d'accéder à toutes les données tout au long d'une transaction. Qui plus est, les mégadonnées donneront aux douanes l'occasion de réglementer les échanges internationaux de façon globale plutôt que transaction par transaction.

Toutefois, le futur rôle des administrations douanières sera de plus en plus déterminé par les enjeux mondiaux, que devront maîtriser les agents des douanes et qui font l'objet des 17 objectifs de développement durable (ODD)

des Nations Unies. La libéralisation croissante des échanges entraîne une augmentation constante des volumes de marchandises que les récessions et les postures protectionnistes ne peuvent endiguer que temporairement. Si l'on veut atteindre une croissance économique durable et équilibrée (ODD 8) tout en accordant une attention raisonnable aux enjeux mondiaux tels que le changement climatique et la pollution de l'environnement (ODD 13 à 15), le dédouanement doit avant tout être efficace.

Les innovations technologiques ont bien entendu un rôle clé à jouer à cet égard. L'exemple le plus populaire dans ce contexte est sans doute la technologie de la chaîne de blocs, dont l'impact positif potentiel sur le dédouanement des marchandises pour les entreprises et les autorités a été récemment démontré par Kerstens et Canham et Saadaoui et Santamaria dans le précédent numéro d'OMD actu (no 87, octobre 2018, pp. 52 à 62). La technologie des registres distribués promet essentiellement d'améliorer la sécurité des données en accélérant le traçage et l'accès. L'intégration de la chaîne de blocs dans un guichet unique centré sur les douanes pourrait considérablement améliorer les effets de facilitation des échanges déjà prouvés. Cette technologie ayant été peu mise en pratique jusqu'à présent, il est important de ne pas avoir d'attentes trop élevées. Mais il ne faut pas interpréter cette prudence comme un argument qui justifierait de retarder les investissements dans l'avenir.

À cet égard, il convient d'adopter une approche transorganisationnelle pour œuvrer à la mise en place d'un partenariat mondial pour le développement durable (ODD 17). Les douanes ont traditionnellement un accès direct aux marchandises et coordonnent souvent le travail des autres organismes frontaliers car ce sont elles qui assument la responsabilité de la procédure. Voilà pourquoi l'OMD devrait orienter et renforcer encore la coopération douanière avec toutes les organisations internationales et ses partenaires du secteur public et du secteur privé dans les domaines du commerce international, de la logistique et de la sûreté et de la sécurité, approche déjà proposée avec le concept de gestion coordonnée des frontières de l'OMD qui devrait également figurer dans toute version future de la CKR.

En savoir +

wolfgang@uni-muenster.de
a.rogmann@ostfalia.de
www.wwu-customs.de

ELECTRONIC CARGO TRACKING SYSTEM

Locate365 - ECTS is a cloud ready solution for effective monitoring of Cross Border Transit Cargo and Transit Cargo between the Sea Port to Dry Port. This system cuts across Containerized Cargo, Flammable Cargo and Break Bulk Cargo. This system provides real time alerts on any violations by the transporter to dump the cargo in transit which results in customs duty losses.



SYSTEM HIGHLIGHTS

- Faster clearance at transit borders and avoid congestion at border stations.
- Seamless Integration with Customs Management System
- Estimated arrival of cargo at border stations, for optimum resource planning.
- Block Chain enabled solution, that minimize duplicate documentation for transit cargo.
- Methods in place for quick activation and deactivation



Info@technobraingroup.com

www.technobraingroup.com

+254 780 703 586



EnTrackBag - Suspect bag tracking system for airport arrivals

- ➔ Unobtrusive and measured identification.
- ➔ Increased customs revenue.
- ➔ Adopted by many airports globally.

Conférence sur le Respect de la propriété intellectuelle : aperçu des discussions

Nombreuses ont été les expériences partagées lors de la conférence internationale intitulée « Respect de la propriété intellectuelle – En croissance depuis la pointe de l’Afrique » qui s’est tenue fin octobre 2018 en Afrique du Sud et qui était organisée conjointement par la *Companies and Intellectual Property Commission (CIPC)* de l’Afrique du Sud et l’Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), en coopération avec INTERPOL, l’OMD et l’Organisation mondiale du commerce (OMC).

la collaboration entre les différents acteurs impliqués.

Outil de développement

Ouvrant la conférence, Mme Joan Fubbs, présidente du Comité du Parlement sud-africain en charge du commerce et de l’industrie, a résumé les enjeux : « Ces derniers temps, les dirigeants africains s’accordent de plus en plus à dire que la viabilité économique repose sur la transformation structurelle du tissu économique de l’Afrique. Cette

transformation suppose d’exploiter une nouvelle génération de capacités de création et d’innovation en Afrique en favorisant le développement d’un environnement propice, où l’innovation et la créativité peuvent prospérer ; un environnement qui s’appuie sur un système de propriété intellectuelle largement respecté, équilibré et efficace. »

Plusieurs récits partagés au cours de la conférence ont clairement montré que l’utilisation stratégique de la propriété intellectuelle pouvait être un moyen



© Brent Abrahams

Deux créateurs de mode sud-africains présentent leurs créations durant la conférence

Le présent article relate certaines de ces expériences, en s’attardant tout d’abord sur le thème au cœur de l’événement : comment faire mieux comprendre aux consommateurs pourquoi il est utile de protéger les droits de propriété intellectuelle (DPI), et notamment leurs impacts sur la santé et sur le développement économique et culturel. Sont également abordées les difficultés inhérentes à la mise en œuvre d’un système de propriété intellectuelle efficace qui permette aux citoyens d’un pays d’acquérir et de gérer les DPI, et de les faire respecter. Cela dit, le présent article s’attache plus particulièrement à rapporter les propos échangés lors du panel organisé par l’OMD qui était consacré à la protection effective des DPI aux frontières via

de sortir de la pauvreté et de vaincre le sous-développement. Tel est le cas, par exemple, pour Trinité-et-Tobago qui, pour diversifier son économie, a mis l’accent sur l’innovation et la propriété intellectuelle, se tournant à la fois vers les écoles et des universités afin de former des entrepreneurs potentiels, et vers les professionnels de certains secteurs créatifs comme la musique et la mode – deux secteurs dont une étude avait montré qu’ils généraient une part substantielle du PIB du pays. « Movietowne » a été cité comme exemple d’une entreprise prospère construite autour de la propriété intellectuelle. Dans un pays où presque tout le monde téléchargeait des films illégalement, un entrepreneur a décidé d’ouvrir le premier Cineplex, un complexe commercial

et de divertissement, qui est maintenant un lieu de rendez-vous incontournable dans la région des Caraïbes. La société a également lancé un concours de courts métrages qui permet aux étudiants en cinéma d'obtenir un soutien et un tutorat spécialisés et de décrocher des bourses d'études supérieures, et un concours destiné aux jeunes musiciens appelé « Trinbago Kids Got Talent ».

Plusieurs intervenants ont exprimé l'idée que l'économie créative était un fruit à portée de main à partir duquel on pouvait générer de la propriété intellectuelle et des revenus. Le batik indonésien et le mescal mexicain ont été cités comme exemples de produits culturels qui recèlent un potentiel d'exportation. Cependant, beaucoup de participants s'accordaient à dire que le secteur créatif et culturel était généralement mal loti concernant l'accès au financement et aux mesures de facilitation des échanges.

Pour permettre aux parties prenantes de « capter la valeur de la propriété intellectuelle » – c'est-à-dire commercialiser les actifs de propriété intellectuelle –, les pays doivent élaborer une stratégie et intégrer la propriété intellectuelle dans leur politique commerciale. Il s'agit de fournir des solutions commerciales de bout en bout, des mécanismes de soutien au commerce et de financement, et un soutien à la commercialisation. Toutefois, avant de prendre une quelconque décision dans ce sens, tout pays doit absolument se connaître et entreprendre une étude sur le poids de la propriété intellectuelle dans l'économie. Elle sera utile à la fois pour sensibiliser les petites et moyennes entreprises (PME) et le public à l'importance stratégique de la propriété intellectuelle, pour élaborer une stratégie et des politiques, et pour assurer la disponibilité des ressources nécessaires.

Les participants se sont accordés sur un autre constat : la valeur de la propriété intellectuelle n'est bien souvent pas exploitée au maximum simplement parce que les créateurs ne sont pas conscients du potentiel de leur propriété. En Afrique du Sud, des efforts ont été entrepris pour former la population à tirer parti de la législation sur la propriété intellectuelle et à l'utiliser pour promouvoir l'innovation et la créativité. Le pays a mis en place des incubateurs pour fournir aux entrepreneurs des informations sur toutes les aides disponibles, y compris l'appui financier et technique, et sur la façon d'aborder la propriété intellectuelle. Des centres créés dans des zones défavorisées offrent en outre aux gens un accès à des installations où ils peuvent créer, telles que des studios de musique et de cinéma, et apprendre à gérer une entreprise.

En Malaisie, pour encourager l'utilisation du programme de financement de la propriété intellectuelle, le gouvernement a décidé de former des experts en évaluation de la propriété intellectuelle qui connaissent l'économie et ses besoins habituels et qui sont capables d'analyser une innovation ou une création et d'en estimer la valeur.

Les participants ont néanmoins reconnu qu'il était difficile pour une toute jeune entreprise d'investir dans la propriété

intellectuelle. Le coût de la protection et de la gestion de la propriété intellectuelle s'ajoute aux frais d'établissement et aux frais généraux d'exploitation et représente une décision importante. Les avocats en propriété intellectuelle ont également expliqué que leur rôle était de démystifier la propriété intellectuelle pour leurs clients, de leur expliquer le rôle qu'elle pouvait jouer dans leur plan et de comprendre les besoins de leurs clients et les mesures concernant la propriété intellectuelle qu'ils pourraient utiliser. Les services pro bono tels que ceux fournis par l'intermédiaire de *Public Interest Intellectual Property Advisors* (PIIPA) ont également été mentionnés.

Éduquer les consommateurs

« L'idée n'est pas de punir, mais d'avoir à cœur le bien-être de tous », a résumé un orateur lors des échanges sur la manière de sensibiliser le public. Les participants se sont vu présenter l'exemple d'une campagne de communication menée à l'intention du grand public en Égypte, à laquelle avaient participé des acteurs et des écrivains célèbres. Des initiatives similaires ont été menées dans de nombreux pays, mais le fait que le public comprenne très peu les avantages de la propriété intellectuelle et le respect qui devrait lui être accordé reste une source de préoccupations.

La propriété intellectuelle peut être perçue comme une notion éloignée des consommateurs alors qu'elle les touche directement. Comme l'a souligné un participant, les pauvres qui vendent des copies de marchandises peuvent être considérés comme inoffensifs, mais les produits qu'ils vendent sont fabriqués par des organisations criminelles impliquées dans d'autres crimes. Un autre participant a fait remarquer que les gens pensent parfois que les artistes-interprètes sont riches, alors que beaucoup ne le sont pas.

Lutte aux frontières

Les décideurs et les agents des services frontaliers doivent également être sensibilisés à la propriété intellectuelle. De nombreux organismes d'application de la loi ne s'en préoccupent pas ou peu, surtout lorsque la priorité est à la perception des recettes. Comme l'a expliqué Maurice Emiola Adéfalou, de la Douane béninoise, qui était l'un des orateurs à la session organisée par l'OMD consacrée à la protection effective des DPI aux frontières, c'était le cas il y a encore peu de temps au Bénin. Mais les choses ont changé en 2009 lorsque, à la suite d'une réunion à Cotonou, capitale du Bénin, six chefs d'État africains ont publié une déclaration pour tirer la sonnette d'alarme sur l'impact sanitaire, économique et social du fléau que constitue la contrefaçon des médicaments.

En outre, début 2010, un expert DPI de l'OMD a entrepris une étude diagnostique. Ses recommandations ont permis à la Douane de revoir son cadre juridique. En 2014 est entré en vigueur un nouveau code douanier, en vertu duquel les agents des douanes sont autorisés à suspendre le dédouanement des marchandises dont ils suspectent qu'elles portent atteinte à des droits de propriété intellectuelle non seulement quand un titulaire de droits a déposé



préalablement une demande d'intervention (retenue « classique ») mais aussi en l'absence de demande, afin de donner aux titulaires des droits la possibilité de la formuler (retenue *ex officio*).

Le Bénin a également érigé en infraction les atteintes à la propriété intellectuelle qui sont passibles de peines d'emprisonnement allant de deux à cinq ans. Plus récemment, il a incarcéré des individus qui avaient importé de faux médicaments. En vue de renforcer ses capacités de ciblage, la Douane béninoise travaille en étroite collaboration avec l'OMD depuis trois ans et participe activement aux opérations de lutte contre la fraude. Elle forme également ses agents et noue des relations avec les autorités sanitaires du pays et le bureau du procureur, pour mieux collaborer.

Jack Chang, président du *Quality Brands Protection Committee* (QBPC), une organisation à but non lucratif chinoise regroupant 192 entreprises à participation étrangère, a expliqué comment les titulaires de droits travaillent en Chine avec les autorités chargées de faire appliquer la législation. Il a déclaré que, si le QBPC était à l'origine très agressif, estimant que c'était au gouvernement chinois qu'il incombait de faire respecter les droits de ses entreprises membres, il avait changé d'état d'esprit et coopérait désormais avec les autorités. Ce revirement est survenu en 2001, lorsqu'un fonctionnaire de police a demandé de l'aide, expliquant que le commerce des contrefaçons menaçait la sécurité économique de la Chine, mais que de nombreux agents n'avaient pas conscience du problème et n'avaient pas la capacité de

lutter contre ce phénomène. Un premier atelier de sensibilisation a alors été organisé pour les représentants de la police. Depuis, les discussions se sont progressivement orientées vers le renforcement des capacités, l'échange de renseignements, l'organisation d'opérations spéciales de lutte contre le commerce transfrontière illicite et, dernièrement, les moyens d'établir et de renforcer la coopération internationale.

Meena Sayal, directrice chargée de la protection des marques au niveau mondial chez Unilever, a reconnu qu'une entreprise ne pouvait, seule, pas faire la différence. Pour protéger une marque, il faut établir des partenariats, à la fois en interne, entre les équipes chargées de la protection des marques afin qu'elles s'informent mutuellement et surveillent les modes opératoires des contrefacteurs, et à l'externe. Il s'agit de tendre la main aux organismes chargés de l'application de la loi d'une manière qui réponde à leurs besoins, aux décideurs afin qu'ils comprennent le genre d'environnement nécessaire aux investisseurs étrangers et qui leur offrira le rendement maximal, et aux associations professionnelles afin d'éviter les efforts redondants.

Willbroad Poniso, de la Douane namibienne, a donné un autre exemple de coopération avec les titulaires de droits. Dans son pays, si la douane ne peut retenir des marchandises que sur demande préalable des titulaires de droits ou de leurs représentants, principalement établis en Afrique du Sud, la coopération s'est améliorée au fil des ans, et des saisies importantes ont été effectuées grâce aux renseignements fournis par les titulaires de droits.

Les membres du panel de l'OMD posent avec le Secrétaire général de l'OMD (de gauche à droite): Daoming Zhang, Willbroad Poniso, Ellis Lai, Ana Hinojosa, Kunio Mikuriya, Meena Sayal, Maurice Emiola Adéfalou, Jack Chang

Ellis Lai, commissaire adjoint à la Douane de Hong Kong, a donné un aperçu de ce que pouvait faire une administration forte et bien dotée en ressources. Seul organisme responsable de l'application des sanctions pénales en cas de violation des marques et des droits d'auteur sur le territoire de Hong Kong, la Douane dispose de larges pouvoirs en matière de détention et d'enquête. Les ressources humaines sont aussi importantes : 6 700 agents, dont 4 400 travaillent aux postes de contrôle pour empêcher la contrebande d'entrer sur le territoire ou d'en sortir, et 200 travaillent aux enquêtes pénales sur les droits de propriété intellectuelle. En 2013, les autorités ont créé un centre d'enquête sur la criminalité électronique en vue d'étudier les nouveaux défis posés par les progrès des technologies internet et en vue de renforcer les capacités afin de faire face aux dernières tendances criminelles.

Il convient de noter que Hong Kong, Chine est un port franc et un énorme centre de transbordement, où aucun droit de douane n'est prélevé sur les importations et les exportations de marchandises. Le territoire n'est pas une source de produits contrefaisants, car ses capacités de fabrication sont très limitées, mais des marchandises de nombreux types y entrent par différents modes de transport avant d'être exportées vers d'autres pays du monde entier. Par conséquent, les douaniers de Hong Kong protègent non seulement leurs concitoyens, mais aussi les intérêts des autres pays.

Le territoire a signé des accords d'entraide judiciaire avec 32 pays et des accords spécifiques de coopération douanière avec 23 administrations douanières, ce qui permet aux services de partager des renseignements et de mener des enquêtes conjointes avec des pays et organismes étrangers, sans heurts. Par exemple, un partenariat stratégique conclu avec les autorités des États-Unis et de l'Union européenne permet d'échanger des informations sur les marchandises saisies. Ces échanges renforcent mutuellement les capacités de profilage et permettent de mettre à mal des réseaux de distribution entiers.

Plusieurs participants représentant des organismes chargés de faire appliquer la loi se sont fait l'écho des points de vue des intervenants, reconnaissant que la coopération internationale faisait partie de leur quotidien et qu'il était devenu normal d'informer les partenaires du pays source ou du pays de destination si la marchandise est en transit.

Revenant à la nécessité d'établir des relations solides entre les titulaires de droits et les organismes chargés de faire appliquer la loi et d'améliorer le partage de l'information, les représentants du QBPC et d'Unilever ont fourni des exemples de bonnes pratiques. Le QBPC a eu l'idée de demander à ses membres de nommer un organisme public qui avait fait un excellent travail pour eux et de voter pour la meilleure affaire. L'organisme gagnant est ensuite invité à l'assemblée annuelle du QBPC pour recevoir les remerciements de tous ses membres. Cette initiative est une forme de reconnaissance pour les fonctionnaires et

permet de recueillir des cas, qui sont ensuite analysés et dont l'étude est ensuite partagée avec les membres du QBPC. Le QBPC a également convaincu le gouvernement chinois de faire traiter en priorité par la douane et la police toute affaire impliquant un pays africain afin de ne pas nuire aux relations économiques et politiques que la Chine a établies avec de nombreux pays d'Afrique.

À Shanghai, les représentants du QBPC travaillent aussi en étroite collaboration avec la douane lorsqu'une affaire est transférée à la police pour enquête, ce qui permet d'établir une coopération étroite. Dans un cas particulier, le QBPC a pu retarder la notification à la société d'import-export que la douane transférerait le dossier à la police pour enquête. L'objectif était de ne pas éveiller les soupçons de la société afin d'éviter la destruction de preuves, de déterminer où se trouvait le négociant et de mettre au jour sa chaîne logistique. Cette seule entreprise exportatrice comptait plus de 50 fournisseurs à travers le pays. Une fois les preuves obtenues et le négociant de retour à Shanghai, la Douane chinoise a transféré l'affaire à la police qui a immédiatement arrêté les suspects. Selon M. Chang, il serait utile que cette pratique soit adoptée par les autres provinces de Chine ainsi que dans les pays où la douane n'a pas de pouvoirs d'enquête.

M. Daoming Zhang, sous-directeur chargé des marchés illicites à INTERPOL, a expliqué que, très souvent, les formes de fraude rencontrées concernaient le droit pénal et la législation douanière, et qu'INTERPOL encourageait la création d'équipes d'enquête communes entre la douane et la police ou, à tout le moins, une coopération étroite entre les deux entités, comprenant notamment l'organisation conjointe de formations. Il a également souligné que l'OMD et INTERPOL avaient récemment publié un manuel sur la coopération entre la douane et la police qui fournit des lignes directrices très pratiques sur la manière d'instaurer une coopération plus étroite entre ces deux autorités.

Meena Sayal a également présenté une affaire montrant comment Unilever travaille avec les autorités. À la suite de la transmission d'informations aux autorités chinoises concernant un réseau qui exportait vers la Colombie, deux envois avaient été interceptés. Comme un troisième envoi était en route pour la Colombie, la Douane chinoise, au

Les participants se sont accordés sur un autre constat : la valeur de la propriété intellectuelle n'est bien souvent pas exploitée au maximum simplement parce que les créateurs ne sont pas conscients du potentiel de leur propriété.

lieu de présenter une demande d'entraide administrative à la Colombie, a demandé à Unilever de jouer le rôle d'intermédiaire et d'alerter la Douane colombienne. La cargaison a été interceptée en Colombie et Unilever a ensuite travaillé avec son équipe locale pour fournir des informations aux autorités colombiennes et chinoises afin de faciliter le processus de poursuite.

Un procureur participant à l'événement a fait remarquer qu'il était important que les procureurs comprennent comment travaillent les agents de terrain : « Si je sais comment ils pensent, je comprends mieux le dossier qui m'est présenté », a-t-il dit. Jack Chang a souligné que, si la police et la Douane soutenaient les propriétaires de marques en Chine, les procureurs étaient encore à la traîne et estimaient qu'en cas de vol de la propriété intellectuelle d'une entreprise celle-ci pouvait obtenir une indemnisation et qu'il n'était donc pas nécessaire de mettre les contrevenants derrière les barreaux. Les procureurs n'autorisent même pas les titulaires de droits de propriété intellectuelle à participer à une poursuite pénale, au motif que, selon la loi, les procureurs doivent protéger l'intérêt public et non les droits privés. Après beaucoup de travail, les procureurs de Shanghai sont désormais tenus d'informer les titulaires de droits de propriété intellectuelle et de les laisser participer au processus, d'autant plus qu'ils sont victimes au regard des lois de procédure pénale. Cela a changé la donne. Le défi consiste maintenant à faire adopter cette pratique dans les autres provinces chinoises.

Les défis du numérique

Durant la conférence, les participants se sont également intéressés au problème posé par le partage des produits numériques. Le représentant de la douane de Hong Kong a expliqué que la première équipe de lutte contre le piratage sur Internet de Hong Kong avait été créée en 2000 et qu'elle était chargée de cibler les programmes de partage de fichiers en pair à pair. Le premier système de détection automatique permettant de surveiller les activités de pair à pair sur Internet portant atteinte aux droits de propriété intellectuelle a été mis en œuvre en 2007. Plus tard, les autorités ont déployé de nouveaux outils afin d'étendre la surveillance aux sites d'enchères, aux sites d'hébergement de fichiers et aux plateformes de médias sociaux.

Les participants ont également discuté de la difficulté particulière que posent les

règles définissant la « sphère de sécurité » concernant les droits d'auteur, qui visent à assurer la libre circulation de l'information par les fournisseurs de services internet sans que la responsabilité de ces derniers soit engagée pour les contenus illicites. Ces règles sont considérées par certains comme un moyen, pour les services de téléchargement de contenu par l'utilisateur, d'utiliser des œuvres protégées par le droit d'auteur sans que les créateurs ne soient rémunérés pour leur travail.

À Trinité-et-Tobago, une étude a été entreprise pour tenter de comprendre ce qui alimentait le piratage. Les représentants du pays ont demandé aux grands acteurs privés, parmi lesquels, Netflix, T&T Entertainment Network et Spotify, de fournir leur contenu à des prix corrects. Toutefois un orateur a fait remarquer qu'il était difficile d'être compétitif sur les prix.

Pour l'industrie de la musique en particulier, le monde commercial d'aujourd'hui est sans frontières. Le démantèlement des plateformes illicites est nécessaire, mais peu efficace, car ces plateformes se déplacent facilement d'un continent à l'autre. Dans les pays qui ont recours au blocage de sites web, l'un des rares moyens disponibles pour lutter contre le contenu illégal hébergé à l'étranger, les chiffres montrent que les utilisateurs abandonnent les sources illégales au profit de sources légales pour télécharger le contenu protégé par le droit d'auteur. Mais de nombreux pays qui n'hésitent pas à demander à leurs fournisseurs d'accès à Internet de bloquer l'accès à des sites web permettant des activités illégales telles que la cybercriminalité, la pornographie mettant en scène des enfants ou le terrorisme, rechignent par contre à demander à ces fournisseurs de bloquer les sites web consacrés à la distribution de copies illégales de films, de morceaux de musique et d'autres œuvres protégées.

Pour conclure

De nombreux sujets abordés au cours de la conférence ne sont pas abordés dans cet article. Le lecteur intéressé est invité à participer au prochain grand événement sur la propriété intellectuelle et à lire le numéro spécial du Magazine de l'OMPI consacré au thème de la conférence (voir le lien ci-dessous).

En savoir +

www.wipo.int/enforcement/en

https://www.wipo.int/wipo_magazine/en/list.jsp

Un procureur a fait remarquer qu'il était important que les procureurs comprennent comment travaillent les agents de terrain : « Si je sais comment ils pensent, je comprends mieux le dossier qui m'est présenté ».



Conférence mondiale sur la sécurité : premier bilan trois ans après la Résolution de Punta Cana de l'OMD

Depuis quelques années, l'OMD n'a eu de cesse de mettre l'accent sur les questions relatives à la sécurité, élaborant à cet effet des normes et des pratiques pour sécuriser la chaîne logistique et plaidant pour que les administrations des douanes jouent un rôle actif afin de relever les défis sécuritaires à la frontière. En décembre 2015, ses Membres adoptaient la Résolution de Punta Cana sur le rôle de la douane dans le contexte de la sécurité, résolution qui souligne le fait que les douanes sont « la première ligne de défense contre de nombreuses organisations criminelles mais aussi extrémistes violentes et terroristes ». En outre, le rôle de la douane dans les efforts pour contrer les menaces à la sécurité a été réaffirmé par plusieurs résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, comme la résolution 1540, par exemple.

Malheureusement, la menace des attaques terroristes reste une réelle préoccupation dans la plupart des régions du monde. Aucune d'elles n'est épargnée par les actes de terrorisme, dont 1 200 ont déjà été commis en 2018, coûtant la vie à plus de 6 000 personnes dans le monde. Ces attaques sont perpétrées en utilisant une variété d'armes et de méthodes.

Afin de marquer le troisième anniversaire de la Résolution de Punta Cana, l'OMD a organisé une Conférence mondiale sur la sécurité en octobre 2018. La Conférence a été l'occasion pour les participants de faire l'inventaire des progrès réalisés et des défis qui restent à relever afin de sécuriser les frontières et d'endiguer le

terrorisme. Elle a également permis à l'OMD et à ses Membres de passer en revue certaines des activités entreprises afin d'accroître la sécurité aux frontières.

Programme sur la sécurité

Au centre de l'arsenal d'outils mis au point par l'OMD afin d'aider les pays à sécuriser la chaîne logistique se trouve le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, adopté en 2005. Le Cadre SAFE et les autres outils et directives élaborés au cours des années afin de le compléter forment collectivement le Dossier SAFE.

Afin d'aider encore ses Membres à construire ou à renforcer leur dispositif de sécurité à la frontière, l'OMD a lancé un Programme sur la sécurité qui se centre sur cinq domaines de travail : le contrôle des passagers, la lutte contre le trafic de produits chimiques et de composants pouvant être utilisés pour la fabrication d'engins explosifs improvisés (EEI), le contrôle des échanges de nature stratégique, la lutte contre le trafic d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et le financement du terrorisme. L'ordre du jour de la Conférence s'est articulé autour de ces domaines de travail et un résumé des discussions qui se sont tenues durant l'événement est présenté ci-dessous.

Application des contrôles aux échanges de nature stratégique

La résolution 1540 du Conseil de sécurité de l'ONU oblige les États et leurs services

douaniers respectifs à contrôler le commerce d'armes de destruction massive et de produits à double usage. Durant la Conférence, les représentants du Secrétariat de l'OMD ont rappelé aux participants qu'un programme et des modules de formation ont été mis au point afin de les aider dans l'évaluation de leurs procédures opérationnelles et pratiques de travail relatives à la gestion des produits stratégiques. Ils ont également attiré l'attention des délégués sur les résultats et les enseignements tirés de deux opérations de lutte contre la fraude organisées par l'OMD en 2014 et 2018 sous le nom de code COSMO et portant toutes deux sur les produits stratégiques. De plus, plusieurs administrations douanières ont expliqué comment elles ont renforcé leurs dispositifs de contrôle et de détection. La Douane du Pakistan, par exemple, a introduit des unités anti-prolifération, une initiative qui peut inspirer d'autres administrations qui tentent d'établir ou encore d'accroître leur propre dispositif de détection et de contrôle des biens stratégiques.

Programme Global Shield

Les EEI peuvent être fabriqués à partir de précurseurs chimiques et d'autres composants en vente libre. Les participants ont pris connaissance des dernières activités entreprises au titre du Programme Global Shield (PGS), nom de l'initiative de l'OMD visant à renforcer les capacités de lutte contre le détournement et le trafic illicites de produits chimiques précurseurs d'explosifs, de détonateurs et d'émetteurs utilisés pour la fabrication d'EEI. Les activités de formation menées par le Centre d'excellence C-IED de l'OTAN et par l'Unité chargée des produits chimiques et des explosifs du Service de prévention du terrorisme d'INTERPOL ont également été présentées ainsi que les menaces émergentes posées par les drones commerciaux qui peuvent être utilisés pour transporter les EEI vers leur cible.

RPCV et PNR

Exploiter les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR) est essentiel à une gestion efficace des flux de passagers. Le Groupe des sept (G7) a d'ailleurs appelé à une utilisation accrue de ces renseignements dans son Plan d'action sur la lutte contre le terrorisme et l'extrémisme violent adopté en 2016. Plusieurs systèmes nationaux de ciblage ont été présentés durant la Conférence, ainsi que la façon dont les données sur les passagers peuvent être utilisées pour identifier tant les menaces « connues » qu'« inconnues ».

Les discussions ont mis en lumière la valeur ajoutée d'une utilisation combinée des RPCV et des données PNR et du recours à « l'analyse des liens » pour mieux détecter les menaces aux frontières. La Douane des Maldives a partagé son expérience du Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS) que les États-Unis mettent gratuitement à la disposition des Membres de l'OMD qui souhaitent recueillir et analyser les RPCV et les données PNR.

Armes légères et de petit calibre

Les intervenants d'Indonésie et d'Haïti ont présenté un exposé sur la menace que pose le trafic des ALPC dans leur région respective et les mesures qui ont été prises pour restreindre le commerce illicite de ces marchandises. Les représentants de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime et du Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité ont, eux, débattu de certains des instruments juridiques qui existent pour restreindre le commerce des ALPC, tout en insistant sur certains des domaines où des avancées concrètes sont nécessaires. Le Secrétariat de l'OMD a profité de l'occasion pour présenter son nouveau matériel pédagogique destiné aux douanes et focalisé sur la détection des ALPC.

Financement du terrorisme

Les participants ont débattu de la manière dont les administrations des douanes peuvent endiguer le financement du terrorisme. Le « Plan d'action de l'OMD pour la lutte contre le blanchiment de fonds de nature douanière et le financement du terrorisme » leur a été présenté. Il a été rappelé à quel point il est essentiel de garantir, tant au niveau national qu'international, que des mécanismes de coopération adéquats soient en place entre les services chargés du respect de la loi lorsque des enquêtes sont menées sur le financement du terrorisme.

Thèmes récurrents

Outre la coopération interservices, plusieurs autres sujets ont été soulevés durant les débats par les participants de la Conférence, dont le besoin d'incorporer des éléments sécuritaires solides dans le mandat des douanes au niveau national et de mobiliser la volonté politique nécessaire à cet effet. Les administrations douanières ne pourront contribuer pleinement à la protection de la société face aux menaces à la sécurité que si ces conditions sont remplies.

En savoir +

security.programme@wcoomd.org

Calendrier des événements

AVRIL

Comité financier	1 - 4
Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée	3 - 5
Bureaux régionaux du renforcement des capacités/ Centres régionaux de formation/Vice-Présidents	4 - 5
Comité du Renforcement des capacités	8 - 10
Sous-Comité sur l'éthique	11 - 12
Groupe consultatif du secteur privé	15 - 16
Groupe de travail SAFE	16 - 18
Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien	29 - 30

JUIN

Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée	3-6
Groupe d'experts techniques sur l'inspection non intrusive (Azerbaïdjan)	10 -11
Conférence et exposition sur la TI (Azerbaïdjan)	12 - 14
Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée	17 - 18
Groupe consultatif du secteur privé	24 - 25
Commission de politique générale	24 - 26
Conseil	27 - 29

MARS

4	Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges
5	Session conjointe Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges / Comité technique permanent
6 - 8	Comité technique permanent
11 - 15	Comité de la lutte contre la fraude
14 - 18	Comité du Système harmonisé, Groupe de travail
19 - 29	Comité du Système harmonisé
19 - 20	Groupe de travail sur l'utilisation de langues supplémentaires

MAI

2 - 3	Conférence sur la révision du Système harmonisé
6 - 10	Groupe de travail sur le commerce électronique
13 - 17	Comité technique de l'évaluation en douane
20 - 22	Équipe de projet chargée du Modèle de données
23 - 24	Sous-Comité informatique

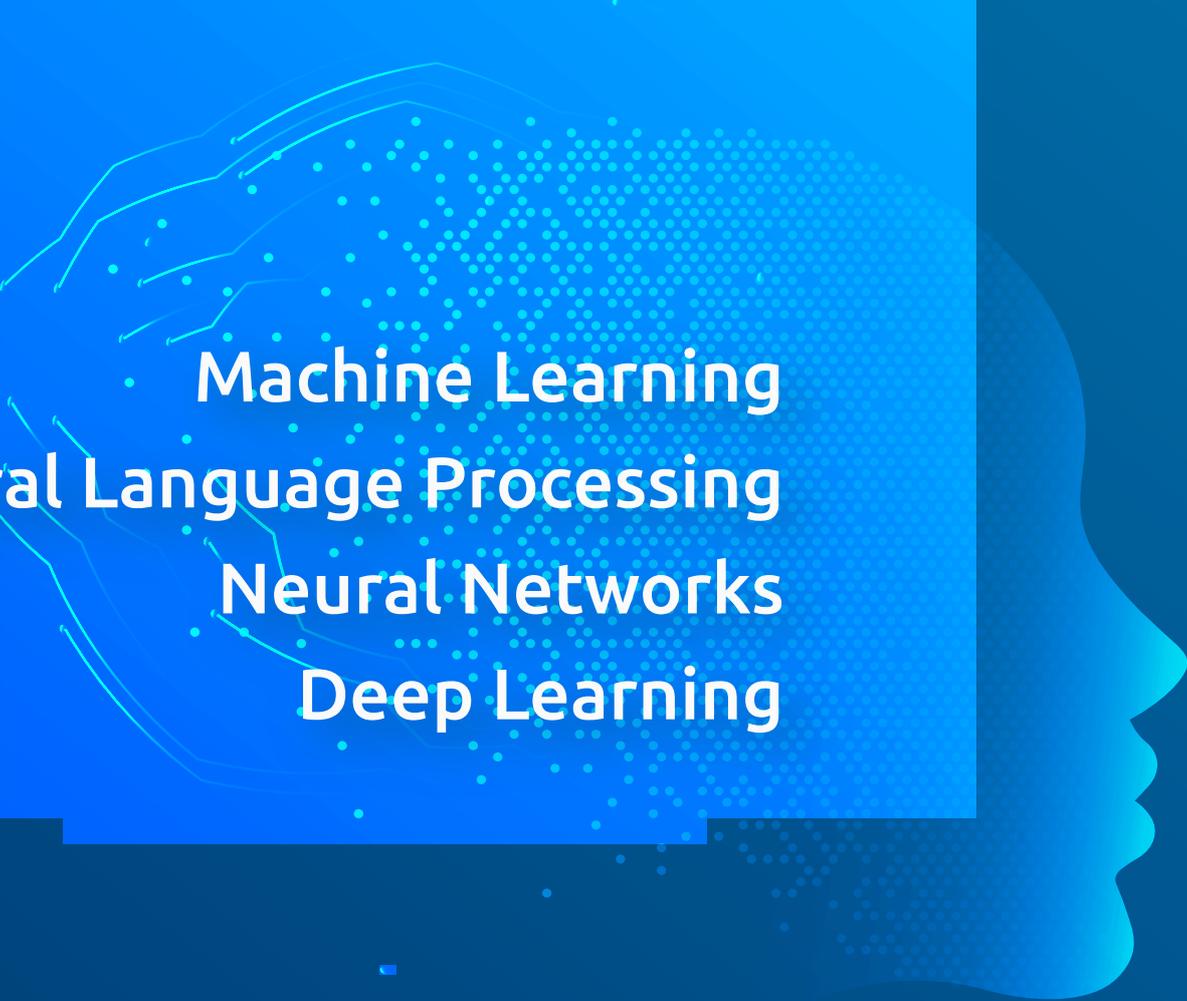
JUILLET

1 - 6	École du savoir
-------	-----------------

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

Artificial Intelligence

State-of-the-art technology for Customs



Machine Learning
Natural Language Processing
Neural Networks
Deep Learning