

Juin 2019 | mag.wcoomd.org

OMD actu

89

**Pour des
organisations axées
sur la technologie**

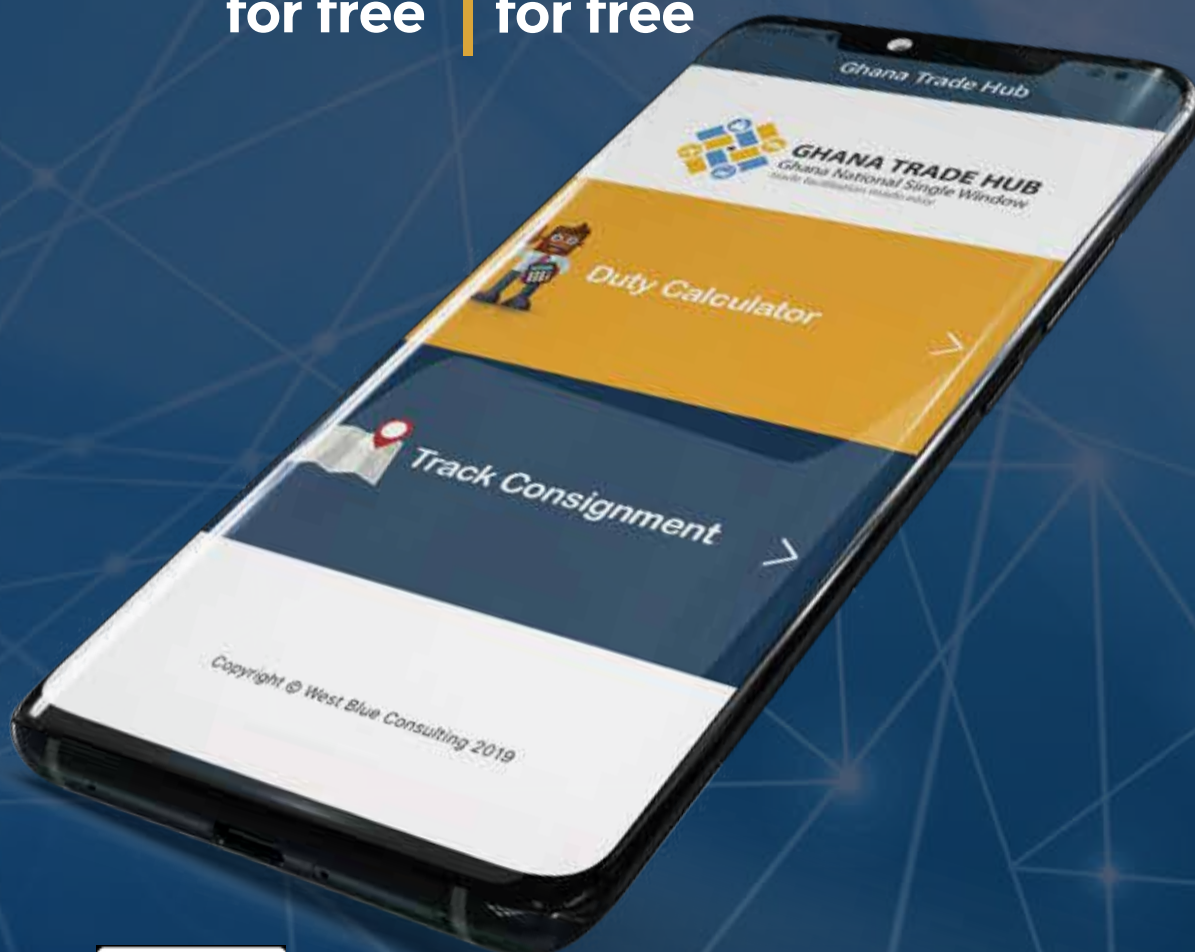


Organisation mondiale des douanes

DOWNLOAD THE GHANA TRADE HUB MOBILE APP

Calculate your
**CUSTOMS
DUTY**
for free

Track your
**CUSTOMS
CONSIGNMENT**
for free



• **FREE!** •



ghanatradehub



GRA

www.ghanastradinghub.gov.gh

Powered by:



WESTBLUE
CONSULTING

10 FLASH INFOS
**Aviation légère,
nouveau domaine de
travail de l'OMD**



20 DOSSIER **La Douane des
États-Unis met à profit les
avancées en matière de biométrie**



30 DOSSIER **Scanning des
conteneurs au Cameroun**



38 DOSSIER
**Géodonnées et
gestion des frontières**



48 PANORAMA **Lutte contre les
flux financiers illicites au Brésil**



SOMMAIRE

5 FLASH INFOS

- 5 Petits pays insulaires : de nouveau au centre de l'attention de l'OMD
- 7 De nouveaux outils de promotion de l'égalité de genre et de la diversité
- 9 L'OMD et le SECO joignent leurs forces
- 10 Aviation légère, nouveau domaine de travail de l'OMD
- 12 L'agence NORAD et l'OMD lancent le Programme anti-corruption et de promotion de l'intégrité
- 13 CLiKC! se refait une jeunesse

14 DOSSIER

- 15 Pour des organisations résolument axées sur la technologie
- 17 Construire un partenariat avec d'autres organismes de réglementation des frontières à travers la TIC
- 20 Biométrie : comment les avancées dans la technologie ont permis de mieux sécuriser les États-Unis
- 26 Des opérations facilitées grâce aux scellés électroniques
- 30 Scanning des conteneurs: analyse de l'impact du dispositif dans la procédure de dédouanement au Cameroun
- 36 Vers un format de fichier uniformisé pour les dispositifs d'inspection non intrusive
- 38 Les utilisations potentielles des géodonnées pour la gestion des frontières

45 PANORAMA

- 45 La Finlande met au point un calculateur de droits convivial
- 46 PROFILE ou comment renforcer la gestion des risques douaniers
- 48 Lutte contre les flux financiers illicites : l'approche de la Douane brésilienne
- 57 Zones franches : l'expérience de la Géorgie

60 POINT DE VUE

- 60 Trafic illicite de déchets : il est temps de tirer la sonnette d'alarme et de se mobiliser

63 ÉVÉNEMENTS

- 63 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 août 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 : © Douane des Maldives

Design www.inextremis.be - mp5973



Petits pays insulaires : de nouveau au centre de l'attention de l'OMD



© Asian Development Bank

L'OMD a lancé son initiative sur les petits pays insulaires en juin 2018 en vue de proposer aux administrations douanières de ces pays des activités sur mesure de renforcement des capacités qui les aideraient à lutter plus efficacement contre le commerce illicite et la contrebande, tout en facilitant les flux commerciaux et en réduisant les coûts des transactions transfrontières.

Plusieurs obstacles à surmonter

Il n'y a pas de définition officielle des petits pays insulaires, l'adjectif « petit » pouvant faire référence à la taille de leur population ou de leur territoire, ou à leur poids dans le commerce international. Selon leur niveau de développement, ces États ou territoires sont désignés de « petites économies », « petites économies vulnérables », « petits États insulaires en développement (PEID) » ou encore « petits pays économiquement et structurellement faibles et vulnérables ».

Lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en 1992, également appelée « Sommet planète Terre », ces pays avaient été considérés comme constituant un groupe distinct de pays en

développement confrontés à des vulnérabilités sociales, économiques et environnementales qui leur sont propres. Ils avaient également fait l'objet d'une mention spéciale dans les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) de l'ONU.

Ces pays sont confrontés, à des degrés divers, à différentes difficultés :

- ils ne sont pas reliés aux chaînes de valeur mondiales, ce qui a des incidences négatives sur la place qu'ils occupent dans le commerce international et sur les investissements étrangers;
- ils sont éloignés des grands marchés, ce qui augmente les coûts de transport ;
- les coûts de communication y sont élevés, un problème exacerbé par la mauvaise desserte par les transports maritimes et aériens ;
- leurs capacités institutionnelles sont insuffisantes et ils sont donc moins enclins à adhérer aux conventions internationales ;
- ils sont exposés aux catastrophes naturelles, en partie du fait des changements climatiques.

D'autres éléments font que ces pays sont désavantagés : l'éventail des ressources dont

ils disposent est étroit ; ils surexploitent leurs ressources qui s'épuisent prématurément ; leurs marchés intérieurs sont trop petits et n'offrent donc pas de possibilités d'économies d'échelle significatives ; ils dépendent fortement des importations et la vie y est donc souvent chère ; leurs exportations sont faibles et concernent une gamme étroite de produits. En outre, certains sont non seulement petits mais aussi constitués de plusieurs petites îles¹.

Assistance technique

Afin d'aider les administrations douanières des petits pays insulaires à relever efficacement les défis auxquels elles sont confrontées, l'OMD leur a fourni une assistance technique et un renforcement des capacités sur mesure. Pendant l'exercice 2017/2018, plus de 60 activités ont ainsi été organisées.

Un atelier sur la Convention de Kyoto révisée (CKR) et d'autres instruments clés de l'OMD a notamment réuni en juin 2017 des représentants de six petits pays insulaires du Pacifique, dont quelques-uns ne sont pas membres de l'OMD. Kiribati et Vanuatu ont adhéré à la CKR en 2018, et Tuvalu et les Îles Cook ont fait de même il y a quelques semaines. Un atelier similaire a été organisé pour les pays des Caraïbes et a suscité un regain d'intérêt pour la CKR dans les îles de la région.

Certaines activités ont consisté à améliorer la capacité d'analyse des données et de ciblage en assurant le déploiement d'outils de l'OMD comme le Système de ciblage du fret de l'OMD (Bahamas, Jamaïque, Maldives et Singapour) et le Réseau douanier national de lutte contre la fraude (Comores, Fidji, Haïti, Maldives, Maurice, Seychelles et Vanuatu). En outre, le Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs, qui permet la collecte et l'analyse des données relatives aux passagers, a été mis en place aux Maldives fin 2018.

Et maintenant ?

L'OMD va continuer à collaborer avec les administrations douanières des petits pays insulaires afin de mieux comprendre les réalités auxquelles elles doivent faire face. Elle pourra ainsi plus facilement élaborer des solutions adaptées et efficaces qui répondent à leurs particularités et à leurs défis uniques.

Compte tenu des suggestions formulées en 2018 par le Comité technique permanent et la Commission de politique générale de l'OMD, le Secrétariat a déjà organisé :

- un atelier pour les pays de la sous-région des Caraïbes en mai 2019 à Trinidad et Tobago avec le soutien financier de

l'Administration fiscale et douanière du Royaume-Uni et du Secrétariat du Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP);

- un atelier pour les pays insulaires de l'océan indien en juin à l'Île Maurice.

Un atelier similaire pour les États insulaires du Pacifique va se tenir sous peu et la collaboration avec les organismes régionaux et internationaux compétents va être renforcée afin de recueillir davantage de données sur les expériences et les pratiques nationales et régionales.

Des orientations spécifiques pour les petits pays insulaires ont déjà été approuvées dans leurs grandes lignes par la Commission de politique générale et doivent être finalisées. Les spécificités, les défis et les priorités des petits pays insulaires y seront analysés en vue de déterminer les domaines où apporter des changements et les mesures à prendre, tout en gardant à l'esprit la diversité et les besoins hétérogènes de ces pays.

Des programmes de renforcement des capacités sur mesure pour les administrations douanières des petits pays insulaires, tenant compte des besoins et priorités mis en évidence, seront ensuite élaborés. Il faudra obtenir des fonds pour les activités envisagées et chercher à collaborer avec les organisations régionales compétentes telles que l'Organisation des douanes de l'Océanie (voir l'article dans l'édition de février 2019 de ce magazine) afin d'utiliser au mieux les ressources et d'éviter les doubles emplois.

L'OMD aidera également les petits pays insulaires à surmonter les difficultés qui les freinent à devenir membre de l'OMD, à adhérer à ses conventions et à mettre en œuvre ses instruments, normes et outils. Il peut s'agir notamment :

- d'un manque de volonté politique ;
- de difficultés d'ordre législatif et opérationnel ;
- d'une incapacité à payer la contribution financière en tant que membre ;
- de contraintes au niveau des ressources qui rendent difficile une participation aux réunions de l'OMD.

Ce dernier point est important. S'il est certes crucial d'encourager et d'aider les petits pays insulaires à adhérer aux conventions de l'OMD et à tirer parti des instruments et outils existants, il est tout aussi important qu'ils participent à leur élaboration afin que ces instruments et outils reflètent leurs points de vue et aspirations.

En savoir +

facilitation@wcoomd.org

¹ Pour mieux comprendre l'environnement dans lequel évoluent les petits pays insulaires et leur marge de manœuvre, le lecteur est invité à lire l'article de la Douane mauricienne paru dans l'édition de février 2019 de ce magazine.

De nouveaux outils de promotion de l'égalité de genre et de la diversité

Par Johanna Törnström,

ASSISTANTE DE GESTION DE PROJET, DIRECTION DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DE L'OMD

Promouvoir l'égalité hommes-femmes et la diversité en douane fait partie des priorités de l'OMD en matière de renforcement des capacités depuis 2013. Est présenté ci-dessous un certain nombre de nouveaux outils et d'initiatives prises au cours de l'année dernière en la matière.

Outil d'évaluation de l'égalité de genre dans les organisations (GEOAT)

Le GEOAT, qui permet aux administrations douanières d'autoévaluer leurs politiques et procédures existantes en matière d'égalité des sexes afin de déterminer quels sont les domaines où des améliorations s'avèrent nécessaires, a été affiné et aligné sur les pratiques internationales, avec le soutien du Groupe de travail virtuel sur la diversité et l'égalité de genre.

Ont été ajoutés notamment la définition des concepts d'égalité hommes-femmes et de diversité, un chapitre sur l'intégration de la dimension du genre à travers la gestion de projet, et une liste d'indicateurs visant à contribuer à la mise en œuvre de l'égalité hommes-femmes dans tous les domaines d'activité de la douane. Par ailleurs, le langage utilisé par le GEOAT a été revu et il est expliqué de façon plus précise en quoi l'égalité des genres concerne tous et toutes et leur bénéficie.

Module e-learning

Un nouveau module d'apprentissage en ligne sur l'égalité des genres a été publié sur la plateforme CLiKC! de l'OMD. Disponible en anglais et en français, le module a été optimisé afin de pouvoir être consulté sur petit écran et sur les tablettes. Il s'adresse à tous les fonctionnaires des douanes et vise à les sensibiliser à l'égalité entre les sexes et à ses liens avec la réforme et la modernisation douanières.

L'outil mêle apprentissage théorique et exercices pratiques. Par exemple, les utilisateurs sont invités à se mettre à la place d'un responsable du recrutement qui est confronté à des problèmes de plaintes pour harcèlement sexuel sur le lieu de travail ou d'un administrateur qui doit améliorer la sécurité et la performance globale de son équipe à un poste-frontière.

Mis au point grâce au financement du gouvernement de Finlande, à travers le Programme de renforcement des capacités finlandais pour la région d'Afrique orientale et



australe, le nouveau module permet à l'OMD d'offrir une formation mixte sur l'égalité de genre en douane. Le module vient en effet s'ajouter à un atelier présentiel de cinq jours destiné aux cadres supérieurs et portant sur la façon d'appliquer la dimension de la parité hommes-femmes en douane.

Autre outil en cours de préparation

Un recueil d'études de cas et de meilleures pratiques voué à servir de complément au GEOAT est en cours d'élaboration au sein du Groupe de travail virtuel, qui compte à l'heure actuelle 34 représentants de 34 pays.

Le Groupe se réunit tous les deux mois, via une plateforme en ligne, afin d'échanger expériences et pratiques en matière d'égalité hommes-femmes. Ont été discutés lors de précédentes réunions le lien entre égalité de genre et facilitation des échanges, la manière de gérer les résistances vis-à-vis de l'égalité hommes-femmes ou encore d'évaluer les politiques en faveur de l'égalité des sexes.

Plusieurs études de cas ont déjà été recueillies sur les moyens de promouvoir l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée (en Australie, en Finlande, en Israël et aux Maldives) et sur les initiatives de communication et de sensibilisation concernant l'égalité de genre en douane (en Indonésie).

Deuxième enquête sur l'égalité de genre et la diversité

Afin de disposer d'un meilleur aperçu des initiatives et des pratiques mises en œuvre par ses Membres, l'OMD a mené une deuxième enquête au début de l'année 2019. La première, entreprise en 2016, avait compté sur la participation de 60 administrations. Cette fois-ci, l'OMD a traduit le questionnaire en six langues et, à ce jour, elle a reçu 93 réponses. Cette deuxième enquête est également plus détaillée : elle inclut des questions qui ne portent pas uniquement sur la parité hommes-femmes mais aussi sur les initiatives visant à promouvoir l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la prévention contre le harcèlement sexuel et la collaboration entre la douane et les associations professionnelles de femmes.

Les chiffres de la seconde enquête montrent que la douane reste un secteur dominé par les hommes. Les femmes constituent en moyenne 38 % du personnel, bien que ce nombre varie grandement d'un pays à l'autre, allant de 5,9 % à 73 %. La proportion de femmes est encore

plus basse au niveau de la haute hiérarchie et de l'encadrement intermédiaire, avec une moyenne de 28 % pour les cadres supérieurs et 34 % pour les cadres moyens. Cela étant, 17 administrations ont indiqué qu'elles comptent plus de femmes que d'hommes au sein de leur personnel.

Concernant les initiatives visant à assurer un équilibre entre vie professionnelle et vie privée, 74 % des administrations participantes ont indiqué qu'elles mettent en œuvre une ou plusieurs initiatives à cet égard, dont des horaires de travail plus flexibles ou encore des campagnes de sensibilisation sur les questions de bien-être. De plus, quelque 81 % des administrations ont signalé qu'elles ont lancé diverses mesures afin de prévenir le harcèlement sexuel, notamment l'élaboration de codes de conduite, et près de 19 % collaborent activement avec les associations professionnelles de femmes.

Si les réponses à l'enquête indiquent que des progrès ont bien été réalisés dans de nombreux pays et qu'il existe un intérêt croissant pour les questions relatives à l'égalité hommes-femmes et à la diversité, elles montrent également qu'une plus grande sensibilisation est nécessaire concernant les avantages que l'égalité des sexes peut engendrer.

L'OMD encourage les administrations des douanes à utiliser les nouveaux outils qui ont été élaborés afin de comprendre comment améliorer l'égalité des sexes et la diversité au sein de leurs services et comment garantir des relations saines avec leurs partenaires extérieurs. Elle les encourage aussi vivement à participer activement aux travaux du Groupe de travail virtuel.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org

Si les réponses à l'enquête indiquent que des progrès ont bien été réalisés dans de nombreux pays et qu'il existe un intérêt croissant pour les questions relatives à l'égalité hommes femmes et à la diversité, elles montrent également qu'une plus grande sensibilisation est nécessaire concernant les avantages que l'égalité des sexes peut engendrer.

L'OMD et le SECO joignent leurs forces

Le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) de la Suisse et l'OMD ont entamé une collaboration afin de déployer des activités de renforcement des capacités en Bolivie, en Colombie, au Pérou et en Ouzbékistan pour les quatre prochaines années. Les deux organismes espèrent ainsi réduire les chevauchements et les doubles emplois, et aussi mieux harmoniser leurs méthodes de travail.

Financées par le SECO et gérées par l'OMD, ces activités ont été regroupées en un programme intitulé « Programme global pour la facilitation du commerce » qui vise à répondre à la demande croissante des pays en faveur d'un soutien « global » pour obtenir des changements durables.

Les pays bénéficiaires sont des économies en développement et des économies en transition plus avancées, où la pauvreté touche encore sept personnes sur dix. Le programme vise à renforcer le rôle du commerce dans leur développement économique et à accroître leur compétitivité en favorisant une meilleure conformité aux pratiques et normes internationales, pour ainsi garantir l'efficacité tout au long de la chaîne logistique.

Facilitation des échanges

Une assistance visant à simplifier et à harmoniser les procédures sera fournie dans le cadre du programme Mercator de l'OMD, lancé en 2014 et conçu pour aider les gouvernements à mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'OMC et les mesures douanières de facilitation des échanges en général, en utilisant les principaux instruments et outils de l'OMD.

Des conseillers agréés du programme Mercator et des experts dans différents domaines effectueront des diagnostics dans chaque pays afin d'analyser la situation et de définir les priorités. Les experts établiront ensuite des plans de travail sur mesure qui seront approuvés par un comité de pilotage national composé de représentants des douanes, d'experts de l'OMD et d'autres parties intéressées. Après l'approbation des plans, les activités seront déployées sur une période de trois ans, à laquelle succèdera une phase de suivi et d'évaluation.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EAER
State Secretariat for Economic Affairs SECO

Développement organisationnel

Le programme mettra également l'accent sur le développement organisationnel, l'objectif étant de veiller à ce que les fonctionnaires des administrations douanières bénéficiaires disposent non seulement des compétences techniques nécessaires, mais aussi des compétences en leadership et en gestion dont ils auront besoin pour mettre en œuvre et s'approprier les réformes. Les cadres supérieurs des douanes devront ainsi notamment participer à un atelier de leadership et de perfectionnement du personnel d'encadrement de l'OMD.

Le renforcement institutionnel sera une autre priorité : l'OMD et le SECO collaborent avec les administrations douanières bénéficiaires à la planification stratégique, à l'adoption d'une gestion des ressources humaines fondée sur les compétences et au développement des relations avec les parties prenantes, en particulier le secteur privé.

Mesure des performances

Enfin, une partie de la contribution du SECO aidera à la mise au point, par l'OMD, d'un outil d'évaluation globale et comparative des performances des douanes. Le programme offre une occasion idéale de mieux définir ces indicateurs. Étant donné que la mesure des performances intéresse tous les Membres de l'OMD, l'expérience acquise dans ce domaine sera largement partagée.

Prochaines étapes

L'équipe chargée de la gestion du programme, composée de trois personnes, a déjà pris contact avec les quatre pays bénéficiaires pour entamer des discussions sur la voie à suivre. Dans le cadre de la phase de lancement, les conseillers agréés du programme Mercator vont maintenant effectuer des missions de diagnostic dans chaque pays.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org

Aviation légère, nouveau domaine de travail de l'OMD

L'OMD et l'Union Européenne sont partenaires dans un nouveau projet intitulé «COLIBRI» qui vise à renforcer la capacité des administrations douanières à contrôler l'aviation générale sur les routes qui relient l'Amérique latine, les Caraïbes, l'Afrique et l'Union européenne.

Contexte

L'aviation dite générale regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial : aviation sportive ou de loisir, aviation privée, aviation d'affaires et travail aérien (secours, épandage, cartographie, surveillance). Les aérodromes gouvernementaux et privés lui sont ouverts, ainsi que la plupart des aéroports civil (certains aérodromes civils ont des restrictions d'accès aux seuls vols commerciaux).

Afin de permettre aux autorités administratives d'exercer leur contrôle sur les mouvements internationaux des aéronefs de l'aviation générale, les législateurs nationaux exigent généralement la communication de différents documents tels que le plan de vol, des documents relatifs à la situation de l'aéronef, des documents afférant aux marchandises transportées ainsi que des documents ayant trait aux personnes et à leurs bagages.

Cependant l'aviation générale n'est pas soumise aux mêmes mécanismes d'inspection de la douane ou de la police que l'aviation commerciale. Les mesures de sûreté en vol (et donc la capacité à assurer le suivi des vols) sont considérablement plus souples, même

dans des pays aussi réglementés que les pays européens.

En outre, les aéronefs légers n'ont souvent besoin que d'infrastructures rudimentaires pour décoller et atterrir. Un terrain plat de quelques centaines de mètres de long et quelques dizaines de mètres de large suffit pour permettre aux pilotes les plus expérimentés d'atterrir ou de décoller.

L'aviation générale représente donc une réelle opportunité pour le crime organisé et offre plusieurs avantages pour les trafiquants. Ce moyen de transport est discret, rapide et peut utiliser des aéroports plus petits où les forces de l'ordre sont souvent absentes.

Procédures de contrôle

Les réponses face aux risques liés à ce mode de transport sont hétérogènes. Certains pays disposent de capacités de surveillance militaires et ont ainsi mis en place un véritable contrôle de l'espace aérien à l'aide d'une couverture radar permettant d'identifier les vols clandestins (transpondeur éteint) ou les vols suspects (décalages entre les plans de vols déposés et la trajectoire radar, analyse de l'historique du plan de vol) et effectuent des interceptions aériennes.

Bien qu'essentielle, la surveillance des aérodromes est difficile à mettre en œuvre. Elle implique une évaluation des risques qui devra être faite selon la cartographie des routes et en tenant compte de différents critères comme l'accessibilité et la protection des plateformes. Un recensement des aérodromes et des aéronefs qui y sont basés constitue une première étape d'une politique des contrôles plus efficace.

Par ailleurs, le travail sur les vols internationaux implique une coopération opérationnelle renforcée avec les autorités des pays voisins et d'autres continents.

En 2012, un avion transportant de la drogue était sur le point d'atterrir au Brésil lorsque, informé de la présence d'agents de l'État au sol, son pilote a décidé de faire demi-tour vers le Paraguay. Il a été obligé d'atterrir dans un champ par manque de carburant.



© Brazil Customs

Colibri

Le projet COLIBRI vise à soutenir les administrations douanières en Amérique latine, Caraïbes et Afrique dans la mise en œuvre de contrôles efficaces. Concentré sur le vecteur spécifique de l'aviation générale, le projet COLIBRI vient compléter les projets mis en œuvre dans le cadre du Programme Route de la cocaïne de l'Union européenne, parmi lesquels figure notamment le projet AIRCOP, mis en œuvre par l'OMD, l'ONUDC et INTERPOL et qui vise principalement à renforcer la coopération inter-agence au sein des aéroports internationaux.



Les actions principales du projet COLIBRI consisteront à :

- évaluer dans un premier temps les besoins des pays, identifier les équipes et les former en renseignement, techniques de ciblage et inspection des avions transitant tant par les aéroports internationaux que les petits aérodromes, voire les pistes clandestines ;
- créer un système de communication opérationnelle en temps réel favorisant l'échange d'informations au niveau national et international ;
- élaborer une base de données spatiale répertoriant les informations et contrôles réalisés sur les aéronefs ainsi qu'un outil cartographique qui permettra à l'utilisateur de tirer profit des données géographiques pour identifier et analyser les risques ;
- réaliser des opérations régulières d'inspection et de contrôle dans les différentes régions qui participent au projet pour évaluer et renforcer les dispositifs.

En savoir +

enforcement@wcoomd.org



L'agence NORAD et l'OMD lancent le Programme anti-corruption et de promotion de l'intégrité



En janvier 2019, l'OMD a lancé le Programme anti-corruption et de promotion de l'intégrité (A-CIP) afin d'apporter une aide aux administrations Membres de l'OMD dans la mise en œuvre des mesures pour combattre la

corruption et pour promouvoir l'éthique conformément aux 10 mesures préconisées par la Déclaration d'Arusha révisée de l'OMD sur la bonne gouvernance et l'éthique en matière douanière.

Le Programme A-CIP, qu'est-ce que c'est ?

Financé par l'Agence norvégienne pour la coopération au développement (NORAD), le Programme A-CIP s'échelonnait sur cinq ans. Faisant fond sur les enseignements tirés des précédentes initiatives de l'OMD visant à lutter contre la corruption, il s'articule autour de deux composantes : une composante bilatérale, par pays et visant à contribuer à l'atteinte de résultats spécifiques, et une composante multilatérale, par région et qui tient compte des initiatives en cours.

Administrations partenaires et résultats escomptés

L'Afghanistan, l'Éthiopie, le Ghana, le Liban, le Liberia, le Mali, le Mozambique, le Népal, la Sierra Leone, la Tanzanie et la Tunisie seront les premières administrations à participer au Programme A-CIP. Chacune de ces administrations devra élaborer un plan d'action pluriannuel, prévoyant des indices de référence et des critères clairs de mesure de la performance. Pour les pays qui bénéficient

déjà d'autres programmes et activités de l'OMD, le plan d'action sera incorporé dans leur programme de réforme général et tirera parti des autres initiatives nationales et internationales de lutte contre la corruption.

Début des activités

Au titre de la composante bilatérale, une première activité a été entreprise en Sierra Leone en mars dernier. Les experts de l'OMD et les représentants des divers départements de l'Administration des recettes fiscales (NRA) ont travaillé en étroite collaboration pour se lancer dans un exercice de révision de la stratégie sur l'éthique de la NRA et de son plan d'action. Des mesures spécifiques ont été prises visant à répondre à une priorité immédiate, à savoir l'établissement d'une nouvelle Unité des affaires intérieures.

Sous la composante multilatérale, une première activité a été lancée au Ghana, en mars également, dans le but d'appuyer les experts douaniers de 15 États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Après avoir partagé les détails de leur cadre respectif de promotion de l'éthique et relevé les principaux éléments devant y figurer, les experts ont élaboré un document qui constituera la base d'un cadre douanier sur l'éthique couvrant l'ensemble du territoire de la CEDEAO.

Cherchons donateurs intéressés

Plusieurs pays ont exprimé le souhait de rejoindre le Programme A-CIP et l'OMD invite les donateurs intéressés par cette initiative et qui souhaitent financer ses activités à prendre contact avec le Secrétariat.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org

CLiKC! se refait une jeunesse

Le Secrétariat de l'OMD lancera sous peu une nouvelle version de la plateforme d'apprentissage CLiKC! afin d'offrir aux utilisateurs une meilleure vision d'ensemble du matériel pédagogique et des possibilités de formation mis à la disposition de ses Membres.

Cette initiative fait suite à l'adoption en 2018 d'une nouvelle stratégie de formation par le Comité du renforcement des capacités de l'OMD. La stratégie appelle à l'adoption d'une démarche fondée sur la formation mixte qui combine les pratiques d'enseignement traditionnelles, c'est-à-dire en classe et en mode magistral, avec les technologies en ligne, le but étant de permettre aux formateurs de consacrer davantage de temps en classe aux éléments pratiques et d'offrir aux apprenants une meilleure expérience de formation.

Afin d'appuyer ce changement dans la façon d'impartir les formations, la nouvelle plateforme CLiKC! permettra aux utilisateurs :

- de visualiser les opportunités actuelles de formations et d'accéder au « catalogue des cours » qui répertorie les cours e-learning, les ateliers et d'autres types d'activités de formation disponibles ;
- de s'inscrire aux cours en ligne ;
- de solliciter leur inscription aux cours en classe qui sont proposés dans leur pays ou région, et ce directement sur le site web (les « coordinateurs nationaux », qui jouent un rôle de relai pour l'OMD au niveau national, se chargeront encore et toujours de gérer les comptes d'utilisateurs et d'approuver les demandes d'inscription) ;
- de s'assurer qu'ils possèdent les connaissances requises pour participer au cours en classe en suivant les cours e-learning pertinents en amont de la séance magistrale ;
- de suivre leurs progrès et d'obtenir leur certificat en ligne, après avoir complété le questionnaire d'évaluation.

Dans le cadre du nouveau système, le processus de candidature et d'inscription pour toutes les formations, y compris les activités en classe, pourra progressivement être dématérialisé. Le travail administratif lié à la préparation des ateliers de formation en sera facilité et les douaniers inscrits sur CLiKC! pourront rester mieux informés des possibilités qu'offre l'OMD pour les aider à développer leurs compétences techniques et leur professionnalisme.

La nouvelle mouture de la plateforme reposera également sur un nouveau format plus dynamique et attrayant, qui fera de CLiKC! un véritable « centre de formation intégrée » pour les douaniers. Le nouveau site web sera officiellement lancé en juin 2019 mais les nouvelles fonctionnalités seront disponibles au fur et à mesure d'ici à la fin de l'année. Des séances d'informations et de formation détaillées seront organisées pour les coordinateurs nationaux de la plateforme en temps voulu.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org



Pour des organisations résolument axées sur la technologie

Par Kunio Mikuriya,
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMD

Chaque fois qu'en ma qualité de Secrétaire général de l'OMD, je visite une administration des douanes et me rends dans ses locaux, je suis frappé par la diversité des technologies que les Membres de l'OMD utilisent pour améliorer la manière dont ils gèrent les flux de marchandises, de personnes et de moyens de transport mais aussi pour relever les défis et profiter des possibilités qui caractérisent l'environnement frontalier et commercial au 21^{ème} siècle.

Dire qu'il est essentiel de tirer parti de la technologie relève presque du truisme aujourd'hui et nombreux sont les articles, les recherches et les analyses qui portent sur la question de savoir pourquoi et comment la douane utilise ou devrait utiliser les technologies de l'information et de la communication (TIC). Afin de contribuer au débat, l'OMD elle-même a récemment publié une « Étude sur les technologies de rupture » qui vise à sensibiliser les lecteurs à ces technologies de pointe et à leur potentiel, en passant en revue les mythes et réalités pour chacune d'elles.

L'OMD a également élaboré de nombreux outils informatiques qui ont été mis à la disposition de ses Membres. L'application du Réseau national douanier de lutte contre la fraude (nCEN), par exemple, offre aux administrations des douanes la possibilité de recueillir, de stocker, d'analyser et de diffuser des informations en matière de répression de manière plus efficace au niveau national, leur permettant d'acquérir des capacités solides de traitement du renseignement et de renforcer leurs activités de profilage.

Un autre exemple est le Système de ciblage du fret de l'OMD qui permet aux administrations douanières de saisir les données des manifestes

pour le fret aérien et maritime sous format électronique et d'analyser les données ainsi recueillies afin de détecter les envois à haut risque à l'importation, à l'exportation et en transbordement, et ce, pour l'intégralité des menaces rencontrées en douane.

Je me dois aussi d'ajouter que l'OMD soutient pleinement ses Membres dans le déploiement du *Global Travel Assessment System* ou Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS). Le Service de la douane et de la protection des frontières des États-Unis en a fait don à l'OMD et continue d'apporter son soutien à cet égard. Le GTAS est mis gratuitement à la disposition des Membres de l'OMD qui souhaitent recueillir et analyser les données sur les passagers, qu'elles proviennent des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ou des Dossiers passagers (PNR).

L'OMD a également mis au point des outils essentiels à la normalisation, tels que le Modèle de données de l'OMD pour l'harmonisation des exigences en matière de données électroniques, le format de fichier uniformisé (UFF) pour les images radiographiques qui vise à harmoniser les données générées par les appareils d'inspection non intrusive, et des normes pour l'échange électronique de renseignements concernant les voyageurs.

Enfin, au cours des années, l'OMD a produit beaucoup de matériel d'orientation relatif à la mise en œuvre des technologies, dont les Directives sur la TIC afin d'aider les administrations à appliquer les normes et pratiques recommandées de la Convention de Kyoto révisée, les Directives sur le guichet unique ainsi que les Directives relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel

d'imagerie/d'inspection non intrusive, qui ont très récemment fait l'objet d'une actualisation.

Dans le cadre du dossier spécial du présent numéro, nous avons invité quelques administrations douanières à nous faire part de leurs initiatives en matière de technologie. L'idée est, comme toujours, de mettre en lumière les possibles défis rencontrés mais aussi les projets qui pourront servir de source d'inspiration pour les autres administrations et, bien évidemment, de partager les meilleures pratiques.

Quelques mots sur le contenu du dossier que nous vous proposons. Le présent numéro commence par un article de la Douane de Jamaïque, qui nous explique comment elle a entamé son parcours vers une automatisation complète en 2015, ce qui lui a permis de construire un partenariat fort avec les autres organismes de réglementation des frontières et de créer, par la même occasion, de nouvelles opportunités d'intégration et de coopération en vue de faciliter et d'améliorer les échanges commerciaux.

S'ensuit un article du service de la Douane et de la protection des frontières (CBP) des États-Unis qui nous fait part de son utilisation de la biométrie pour assurer le suivi des voyageurs qui sortent du territoire national. Ce suivi présentait d'énormes difficultés pour les autorités, depuis de nombreuses années. Le problème relevait en partie de la technologie mais le plus grand obstacle restait de trouver la manière d'intégrer la solution technologique choisie dans les infrastructures existantes aux aéroports sans faire exploser, pour autant, les coûts et sans avoir une incidence négative sur les activités des aéroports et des lignes aériennes.

Dans un autre article, la Douane indienne explique comment elle utilise les dispositifs de scellement électronique afin de réduire le risque de fraude pour les exportations et les opérations de transit tout en générant des niveaux plus élevés de facilitation pour les opérateurs commerciaux transfrontaliers et tout en renforçant l'intégration régionale.

Un article de la Douane du Cameroun se penche ensuite sur la façon dont le contrôle systématique des conteneurs par scanner au port de Douala a eu un impact sur les procédures de dédouanement, s'attardant sur l'efficacité du système, la manière dont il est perçu par les opérateurs commerciaux et les divers problèmes rencontrés et critiques exprimées.



Le Secrétariat de l'OMD a également contribué au présent numéro. Un premier article se centre sur l'évolution des travaux sur le format de fichier uniformisé (UFF) pour les images radiographiques. À ce propos, je suis heureux de pouvoir annoncer que le cahier des charges de cette norme a été approuvé et sera soumis au Conseil de l'OMD en juin 2019 pour approbation. Les Membres de l'OMD qui souhaitent utiliser le format pour leurs opérations devraient inclure cette exigence dans leurs documents d'appel d'offres en vue de l'acquisition de systèmes d'INI.

Un deuxième article passe en revue les utilisations potentielles des géodonnées pour la gestion des frontières, en argumentant qu'en générant des géodonnées concernant ses domaines d'intérêt (les frontières, le commerce, le transport, la logistique, la fiscalité, la corruption) et à condition d'utiliser les bons outils, la douane pourrait être en mesure de renforcer son rôle dans la gestion des frontières.

Pour conclure, j'aimerais sincèrement remercier tous les auteurs qui ont participé à l'élaboration du présent dossier, ainsi que tous les autres partenaires qui ont soumis leur contribution à ce magazine et qui ont pris le temps de partager leur expérience sur diverses questions douanières et de commerce international. Nous avons pris beaucoup de plaisir à élaborer ce nouveau numéro du magazine. Nous vous en souhaitons tout autant à la lecture des articles détaillés qui vous sont proposés.

À chaque fois que je visite une administration des douanes et me rends dans ses locaux, je suis frappé par la diversité des technologies que les Membres de l'OMD utilisent pour améliorer la manière dont ils gèrent les flux de marchandises, de personnes et de moyens de transport.

Construire un partenariat avec d'autres organismes de réglementation des frontières à travers la TIC

Par Andre Williams,

DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT INFORMATIQUE, DOUANE DE JAMAÏQUE

La Douane de Jamaïque est pleinement consciente des avantages à tirer de l'introduction et de l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) en partenariat avec les autres organismes de réglementation partenaires. Les mesures prises en ce sens sont considérées comme stratégiques. Il s'agit d'améliorer la prestation de services aux entreprises participant au commerce international ainsi qu'aux voyageurs visitant le pays.

Vers un environnement dématérialisé

Les efforts entrepris afin de transformer la Douane en une administration douanière moderne ont véritablement atteint leur vitesse de croisière en 2015, lorsque le Système douanier automatisé SYDONIA World a été mis progressivement en place. Ce passage vers un environnement pleinement automatisé a été l'occasion de refondre les processus opérationnels douaniers et a permis à la Douane de fournir non seulement des services en ligne à ses clients mais aussi de faciliter leurs démarches en réduisant les doubles emplois et la complexité dans les régimes d'importation, d'exportation, de transit et de transbordement, ou encore dans les régimes suspensifs.

L'initiative de réforme a impliqué 12 autres agences de réglementation partenaires qui ont coopéré à la création d'un nouveau cadre de travail qui repose sur une évaluation des risques centralisée et qui permet le traitement électronique concomitant des dossiers et la coordination des contrôles et inspections. L'ancien système obligeait les clients à obtenir auprès des organismes de réglementation frontalière des signatures et des timbres « physiques », et ce, avant le dédouanement, l'objectif étant de permettre à un organisme d'indiquer si une mesure supplémentaire quelconque devait être prise ou pas pour le produit concerné. Ce processus a été jugé trop long, inefficace et coûteux pour les clients. La transition vers un mécanisme plus efficace a nécessité l'examen conjoint des marchandises

qui relèvent de la compétence de plusieurs organismes de réglementation frontalière afin de désigner, dans la mesure du possible, l'autorité qui jouera le rôle de chef de file dans le traitement de l'opération.

Dans le cadre de la réforme, un Document administratif unique électronique (e-DAU) a été introduit couvrant tous les régimes déclaratifs, ce qui a abouti à une réduction immédiate des coûts liés au respect des obligations documentaires pour les clients et à une normalisation de toutes les procédures dans tous les bureaux de douane. Les documents justificatifs tels que les licences et les certificats doivent à présent être téléversés dans le système durant le processus de déclaration. Par ailleurs, il est désormais obligatoire pour les opérateurs de soumettre des renseignements préalables concernant le fret. Cette nouvelle exigence a été l'occasion de renforcer l'efficacité opérationnelle en automatisant l'évaluation des risques et le ciblage, le fonctionnaire des douanes et les organismes de réglementation frontalière concernés recevant des notifications du système en temps réel lorsqu'un risque est détecté.

Cette nouvelle manière de travailler a pu être mise en place grâce à un partenariat plus large entre la Douane et les autres autorités de réglementation des frontières qui ont travaillé ensemble à des activités de formation approfondie concernant l'utilisation de SYDONIA World et au déploiement d'une infrastructure TIC pour le traitement des dossiers par voie électronique, lorsque cela s'est avéré nécessaire. Un renforcement des capacités supplémentaire a été apporté par la Banque mondiale concernant le recours à la gestion des risques et la rationalisation des procédures en vue de réduire les contrôles physiques. Aujourd'hui, en Jamaïque, la mainlevée du fret commercial est octroyée, dans 70 % des cas, dans les six heures suivant le paiement des droits et taxes exigibles, et dans les 24 heures dans 85 % des cas.

Le processus d'analyse de la documentation et de mainlevée aux différents points de dédouanement font actuellement l'objet d'une expérience pilote à laquelle prennent part des fonctionnaires de la Douane et des autres autorités de réglementation des frontières. Ils ont tous reçu une tablette leur permettant de rechercher, d'examiner, de contrôler et d'approuver les déclarations. Le résultat escompté de cette expérience est, d'une part, une réduction des coûts pour les opérateurs commerciaux et, de l'autre, une diminution du temps moyen nécessaire pour mener à bien les contrôles et les formalités de rapport.

Traitement électronique des voyageurs

Au cours des trois dernières années, la Jamaïque a connu une croissance positive du nombre de ses visiteurs. Ce nombre a atteint le chiffre record de 4,3 millions de personnes en 2018, et le pays s'apprête à en accueillir quelque 5 millions en 2019. Pour augmenter l'efficacité des procédures de traitement du flux des voyageurs, une démarche coordonnée a été adoptée. La Douane de Jamaïque et l'Agence chargée des passeports, de l'immigration et de la citoyenneté ont travaillé ensemble en vue d'intégrer pleinement leur système de gestion des frontières respectif afin de permettre le traitement dématérialisé des voyageurs entrants. Pour la gestion électronique du flux des passagers, les agents de l'immigration utilisent actuellement, entre autres, les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et ce sera à présent également la procédure que suivront les douaniers, afin d'accroître le débit de voyageurs tout en garantissant une bonne gestion des risques. La démarche coordonnée entre les agences a abouti à une révision globale du cadre opérationnel existant afin d'améliorer non seulement l'efficacité des opérations mais aussi l'expérience des voyageurs.

Le nouveau cadre passera par l'introduction de la « Green Traveller Initiative », un système de déclarations dématérialisées via un portail en ligne qui permettra au voyageur de déposer sa déclaration simultanément à la Douane et au Service d'immigration. La Douane entreprend actuellement aussi des mesures pour faciliter le processus de déclaration en lançant une application qui peut être utilisée sur n'importe quel appareil portable, que l'on se trouve dans un des aéroports internationaux de la Jamaïque ou au quai d'un navire de croisière, ou encore avant l'arrivée. Le portail et l'application seront disponibles en plusieurs langues pour éviter les problèmes linguistiques rencontrés avec le formulaire papier. L'une des

fonctions les plus intéressantes dans le cadre de cette innovation est la possibilité de mettre à jour la déclaration ou le document soumis afin de tenir compte de tout changement dans l'itinéraire du voyageur et de ses bagages. Cette fonctionnalité permettra de garantir la cohérence et la précision du processus de déclaration.

Des douaniers itinérants équipés d'appareils portables pourront vérifier les documents de voyage des passagers arrivant dans le hall de la Douane. Dans un esprit de service axé sur le client et pleinement consciente de l'importance de la première impression des voyageurs lorsqu'ils arrivent en Jamaïque, la Douane s'est efforcée de tirer parti de la technologie pour améliorer sa réactivité et son efficacité dans le traitement final et la gestion du débit des passagers et réduire les goulots d'étranglement. L'utilisation par les voyageurs des services électroniques sera récompensée



100

© Roland Le Gall

par une procédure simple et efficace à leur entrée sur le territoire national.

La Douane augmentera également ses capacités de protection et de gestion des frontières à travers le déploiement d'un système de surveillance intelligent doté, entre autres, de reconnaissance faciale.

Guichet unique électronique

La Douane est l'autorité chef de file pour la mise en œuvre et le bon fonctionnement du projet de guichet unique pour le commerce qui a commencé en août 2018 et qui sera mené à terme progressivement sur une période de trois ans. Il est important de signaler que le succès de ce projet dépendra du partenariat conclu avec les autres agences frontalières, dont huit participent à la première phase, ainsi que de la réussite des réformes entreprises. La deuxième phase visera la pleine automatisation de tous les services liés au commerce international et inclura douze autres agences. Le projet impliquera la reconfiguration des processus opérationnels afin d'éliminer les doublons et les redondances du mécanisme jamaïcain pour le commerce.

Les principaux avantages du projet seront notamment la réduction des exigences documentaires, grâce à la création d'un point unique pour le dépôt et le paiement de toutes les licences, les permis, certificats et autres autorisations nécessaires, ainsi que l'harmonisation et la normalisation des données, en recourant au Modèle de données de l'OMD pour une plus grande cohérence entre tous les organismes de réglementation des frontières. Le recours à cette norme internationale permettra d'éliminer les duplications de formulaires et d'éléments de données et garantira, en même temps, une compatibilité entre les systèmes des agences impliquées. Faciliter l'échange de données est d'ailleurs l'une des fonctions principales du guichet unique.

Conclusion

Le commerce international est un moteur essentiel de la prospérité économique, de la création d'emploi et de la génération de richesses. En rendant les opérations de commerce plus efficaces, tout en garantissant le respect des exigences nationales et réglementaires et des règles du système commercial multilatéral, la Douane entend permettre que le pays puisse participer de plein pied au commerce international.

Nous sommes d'avis que l'utilisation accrue de la technologie par les autorités douanières créera de nouvelles opportunités d'intégration à travers les frontières et de coopération douane-douane en vue de faciliter et d'améliorer les échanges commerciaux. Les économies qui se lancent sur cette voie constateront une diminution des délais et de la complexité des procédures ainsi qu'une amélioration de leur compétitivité sur les marchés mondiaux à travers une plus grande efficacité et une meilleure prévisibilité. Prenons une technologie de rupture telle que les chaînes de blocs. Son déploiement contribuera à garantir un accès sécurisé aux données concernant les transactions et, par la même occasion, à améliorer les contrôles tout en réduisant les coûts, au bénéfice de la communauté commerciale.

Si la TIC n'est pas la panacée pour tous les maux liés au commerce international, à la croissance économique et à la gestion des frontières, elle offre toutefois d'énormes opportunités pour améliorer la donne dans ces domaines. La Douane de Jamaïque a décidé, il y a quelque temps déjà, d'entamer son parcours vers la réalisation de sa vision d'une pleine automatisation. Aujourd'hui, elle est pleinement engagée sur cette voie.

En savoir +

andre.williams@jca.gov.jm
www.jacustoms.gov.jm

La Douane est l'autorité chef de file pour la mise en œuvre et le bon fonctionnement du projet de guichet unique pour le commerce qui a commencé en août 2018 et qui sera mené à terme progressivement sur une période de trois ans.

Biométrie : comment les avancées dans la technologie ont permis de mieux sécuriser les États-Unis

Par Marcy Mason,

SERVICE DE LA DOUANE ET PROTECTION DES FRONTIÈRES (CBP) DES ÉTATS-UNIS

Il est 7 heures 45, un mercredi matin de mai, à l'aéroport international d'Atlanta Hartsfield-Jackson aux États-Unis, et des passagers embarquent à bord du vol Delta Air Lines 334 à destination de Mexico. Les uns après les autres, les voyageurs scannent leur carte d'embarquement et s'approchent d'une borne placée sur la passerelle d'embarquement dotée d'une caméra, pour s'y faire prendre en photo avant de monter à bord de l'appareil. Leurs photos sont instantanément comparées aux photos utilisées pour leur passeport, leur visa ou d'autres documents officiels. Tout se déroule sans heurt jusqu'à ce que les fonctionnaires du Service de la douane et de la protection des frontières (CBP) des États-Unis, qui sont sur place pour aider les passagers, reçoivent un message d'alerte concernant l'un des voyageurs.

Il s'agit d'une femme, de 28 ans, de nationalité mexicaine et avec un passeport mexicain. Les agents ont reçu l'information qu'aucune photo préalable n'a été retrouvée lui correspondant. Un officier de la CBP prend la jeune femme à l'écart et examine son passeport. Pas de visa. Elle ne possède pas non plus de carte verte prouvant qu'elle réside légalement aux États-Unis. Après un bref interrogatoire, la jeune femme avoue qu'elle est entrée illégalement dans le pays il y a quatre ans.

L'agent sort alors un appareil portatif biométrique de la CBP pour prendre les empreintes digitales des deux index de la jeune femme. « C'est la première fois que nous pouvons encoder les données biométriques de cette personne, c'est-à-dire ses traits physiques uniques », explique Bianca Frazier, responsable de lutte contre la fraude pour la CBP à l'aéroport d'Atlanta. « Nous ne les possédions pas avant puisque nous ne l'avions jamais rencontrée. »

Dès 2002, c'est-à-dire peu de temps après la pire attaque terroriste qu'aient subie les États-Unis, une loi a été adoptée exigeant du Département d'État et du Département de la sécurité intérieure (DHS) qu'ils utilisent la technologie biométrique pour la délivrance de visas et pour contrôler les ressortissants tiers entrant sur le territoire national. Puis, en 2004, une loi a été adoptée autorisant le DHS à recueillir les données biométriques des ressortissants de pays tiers quittant le pays.

Selon Bianca Frazier, il est courant de retrouver des personnes qui sont entrées illégalement aux États-Unis.

Depuis juin 2016, date à laquelle la CBP et Delta Air Lines ont lancé leur programme pilote pour mettre à l'essai la technologie de reconnaissance faciale biométrique à la sortie du pays, les agents de la CBP rencontrent des cas de voyageurs comme cette jeune femme mexicaine au quotidien. « La plupart du temps, nous retrouvons deux ou trois personnes sans papier mais, parfois, elles sont huit ou dix à embarquer sur un vol », raconte Bianca Frazier.

Au final, la jeune femme reçoit l'autorisation de prendre le vol mais une empreinte et un numéro d'identification sont à présent spécifiquement liés à cette jeune femme. À l'avenir, si cette dernière introduit une demande de visa pour retourner aux États-Unis ou si elle est prise en train de traverser la frontière illégalement, une alerte se déclenchera indiquant qu'elle est déjà entrée illégalement sur le territoire national par le passé et qu'elle se trouve sur la liste des signalements. Un fichier biométrique de sortie, confirmant qu'elle a bien quitté le territoire des États-Unis, a également été créé.

Le défi biométrique

Pendant plus d'une décennie, le gouvernement américain a cherché le moyen de mettre en place un système biométrique à l'entrée et à la sortie qui soit pratique et bon marché, et qui lui permette d'honorer la mission que lui a octroyée le Congrès, à savoir préserver la sécurité du pays. Avant que la CBP ne se lance dans la tâche de concevoir et de mettre en place un système, vers 2013, le gouvernement avait déjà fait des essais sans grand succès. La technologie faisait partie du problème mais la plus grande difficulté restait de trouver la manière d'intégrer la technologie dans les infrastructures existantes aux aéroports sans faire exploser les coûts et sans avoir une incidence négative sur les activités des aéroports et des lignes aériennes.

La CBP collaborait avec les compagnies aériennes depuis la moitié des années 1990 pour contrôler les passagers à l'entrée ou à la sortie du pays en utilisant les informations biographiques des voyageurs, comme la date de naissance, le numéro de passeport, le numéro national ou la nationalité. « Les lignes nous envoyaient les informations du manifeste à l'avance, avant le départ du vol », explique John Wagner, Sous-commissaire exécutif adjoint du Bureau des opérations de terrain de la CBP. « Nous appliquons la loi sur la base de ces données. »



Or, après les attaques terroristes de 2001, ces informations biographiques n'ont plus suffi. Afin d'accroître la sécurité, le Congrès américain a adopté une législation qui a ajouté des éléments biométriques obligatoires pour suivre la trace des voyageurs. « Les passagers entrant sur le territoire étaient faciles à suivre puisque nous disposions déjà d'une procédure », signale John Wagner. « Lorsque les voyageurs débarquent d'un vol international, ils doivent passer à travers une voie sécurisée vers la zone de contrôle de la CBP. La ligne aérienne nous transmet les données biographiques. Nous vérifions l'information lorsque nous lisons le passeport du voyageur et nous nous assurons qu'elle correspond bien à ce que nous avons dans nos fichiers. C'est à ce moment-là que nous prenons les empreintes digitales pour la plupart des non-résidents ».

Pour les vols sortant du territoire national, par contre, il est beaucoup plus difficile de recueillir les données biométriques. « Nous n'avons jamais délimité de périmètre pour mener cette tâche au point de départ », indique l'agent Wagner. « Nous n'avons pas de zones spécifiques de départ pour les vols en partance. Les vols internationaux partent d'un peu partout dans l'aéroport et il a été difficile de décider où nous pouvions recueillir ces données biométriques et avec quelle technologie. »

Il faut encore ajouter le manque de soutien dont la CBP a souffert. « Nos interlocuteurs de l'industrie du voyage s'opposaient fermement à tout cela parce qu'ils pensaient que ça leur coûterait de l'argent et que ça ralentirait les passagers », ajoute le Sous-commissaire Wagner. Les obstacles semblaient insurmontables. « Nous étions obsédés par l'idée de trouver la technologie magique qui allait nous permettre de faire ce boulot et de répondre à toutes les préoccupations. Personne n'a jamais rien trouvé parce que la technologie magique, ça n'existe pas ! », conclut-il.

Un nouveau départ

John Wagner et son équipe ont décidé de tout reprendre à zéro. Ils ont alors fait appel à la Direction des sciences et de la technologie du DHS, une unité de recherche et de développement, afin d'en apprendre plus sur la technologie biométrique disponible et sur les méthodes de collecte de données qui pourraient fonctionner le mieux. Peu de temps après, en 2014, un laboratoire de démonstration pratique a été créé à Landover, dans le Maryland.

« Nous avons passé au crible plus de 150 appareils biométriques et algorithmes différents. Nous les avons assemblés suivant différentes configurations, puis nous avons amené des volontaires afin de mettre à l'essai l'intégralité du processus dans le but de voir



Le sous-directeur de l'aéroport d'Atlanta, Kevin Pfeifer (à gauche), le responsable des services aux passagers de Delta, Walter Jung (au centre), et le Chef de veille de la CBP, Marvin Chargualaf (à droite) discutent des tests biométriques sur les vols internationaux (Crédit photo: Ozzy Trevino)

combien de temps ça prenait, quel était le débit de passagers que nous pouvions atteindre, le niveau d'exactitude de la comparaison biométrique et, au final, le rendement de la technologie », raconte Arun Vemury, Directeur des programmes Contrôle des personnes au sein de la Direction des sciences et de la technologie du DHS.

« Avec le temps, nous avons vu défiler plus de 2.000 personnes en provenance de 53 pays différents, âgés entre 18 et 85 ans. Avec ces tests, nous avons essayé de reproduire les caractéristiques démographiques des voyageurs entrant aux États-Unis. »

L'un des enseignements qu'Arun Vemury a tiré de ces essais est que les algorithmes utilisés pour la reconnaissance faciale sont devenus beaucoup plus pointus. L'algorithme est la formule mathématique qui identifie les caractéristiques biométriques uniques d'un doigt, d'un iris ou d'un visage et qui compare ces points aux zones correspondantes dans les données biométriques préalablement recueillies. « Grâce à ces améliorations dans la technologie de la reconnaissance faciale, nous pouvons vérifier l'identité des personnes beaucoup plus efficacement aujourd'hui qu'il y a deux ans », conclut-il.

Les essais sur le terrain

Au même moment, la CBP menait ses propres tests de laboratoire et une série d'expériences pilotes. « Nous avons lancé plusieurs pilotes pour nous aider à mieux comprendre les différents types de technologies biométriques dans les différents environnements où nous travaillions », nous explique John Wagner. Par exemple, la CBP savait que les passeports américains étaient susceptibles d'être falsifiés et elle s'est dit que l'outil biométrique pourrait l'aider à lutter contre ce phénomène.

Après plusieurs mois d'essais des algorithmes et des bornes à caméra, la CBP a mis au point une technologie de reconnaissance faciale individualisée qui compare les voyageurs entrants à la photo de leur passeport. « Ces pilotes nous ont montré que la technologie

de reconnaissance faciale était précise », se souvient l'agent Wagner. « Nous nous sommes donc dit que les algorithmes étaient suffisamment fiables pour que nous puissions les utiliser en toute sécurité ».

La CBP a également construit un appareil mobile portatif permettant aux agents de contrôler les empreintes digitales des voyageurs sur le départ. « Nous avons testé le *Biometric Exit Mobile* en 2015 dans 10 aéroports du pays », reprend John Wagner. « Cette expérience nous a montré que nous pouvions prendre des empreintes digitales précises avec un dispositif portable et nous avons ainsi pu donner à nos agents les moyens d'effectuer des recherches biométriques à l'aide d'un smartphone s'ils constatent qu'un individu mérite une enquête approfondie ».

La biométrie ou l'histoire d'une réussite

Le *Biometric Exit Mobile* a abouti à des résultats spectaculaires. Prenons par exemple un incident qui s'est produit en mai 2017 à l'aéroport international de Chicago O'Hare impliquant deux ressortissants polonais qui embarquaient sur un vol vers Berlin, Allemagne. Lorsque le couple a présenté ses passeports à la porte d'embarquement, les agents de la CBP n'ont trouvé aucun visa correspondant ni aucun cachet d'entrée sur les passeports ; ils ont donc décidé de contrôler les passeports en les passant par le lecteur.

Les informations biographiques n'ont rien révélé de négatif mais, par précaution, les agents ont tout de même décidé de prendre les empreintes digitales des deux personnes avec leur appareil, commençant par la femme. En quelques secondes, les résultats sont revenus indiquant que cette dernière figurait dans la liste des signalements. Il en a ensuite été de même pour l'homme. Tous deux avaient été condamnés à la déportation par un juge chargé des questions d'immigration mais ils n'avaient pas quitté le pays.

Les agents ont voulu avoir plus de clarté sur les résultats qu'ils avaient obtenus et ont demandé le concours d'un collègue. « J'ai contrôlé le nom de la femme, sans résultat. Elle n'était fichée nulle part », raconte Jonathan Cichy, agent de la CBP à l'aéroport de Chicago O'Hare, chargé de lutte contre la fraude pour les opérations de départ. « Cela dit, lorsque j'ai vérifié ses empreintes, j'ai obtenu un résultat positif mais pour une autre femme, avec une date de naissance et une identité différentes, qui avait été arrêtée et expulsée du territoire. »

L'agent Cichy s'est alors penché sur le manifeste du vol. « J'ai constaté qu'il n'y avait aucun fichier sur les identités qu'ils avaient utilisées pour monter dans l'avion », se souvient-il. Des vérifications plus approfondies ont révélé que les deux ressortissants polonais avaient des antécédents pénaux et utilisaient plusieurs identités. « Mais aucune n'apparaissait dans nos systèmes, parce qu'ils étaient en train de quitter le territoire en n'utilisant aucune d'elles. En fait, les données biométriques ne nous disaient pas tout », ajoute-t-il.

Le couple a pu monter à bord mais pas avant que l'agent Cichy ne leur remette des documents légaux pour confirmer leur départ et clore le dossier de déportation. « Si l'un des deux tente de revenir aux États-Unis sans permission, il pourrait être poursuivi pour délit de retour après expulsion, ce qui pourrait lui valoir une peine de deux à vingt ans de prison », indique-t-il.

Le moment décisif

Les tests biométriques menés par la CBP à la sortie du territoire national ont finalement abouti à un programme pilote à l'aéroport international d'Atlanta Hartsfield-Jackson. Pour John Wagner et son équipe, ce moment a marqué un véritable tournant. « Nous avons trouvé la manière de traiter l'information que nous recevions sur les passagers de la part des lignes aériennes, pour les apparier aux informations que nous avons déjà dans nos bases de données gouvernementales », nous explique-t-il.

Sur la base de leurs recherches, Wagner et son équipe ont décidé d'utiliser la technologie de la reconnaissance faciale. « Nous nous sommes rendu compte que la reconnaissance faciale était très intuitive finalement. Tout le monde sait comment se tenir devant un appareil et se faire prendre en photo », indique-t-il.

Outre sa rapidité par rapport aux autres méthodes biométriques, la reconnaissance faciale comporte plusieurs autres avantages. La borne à caméra servant à prendre les photos des passagers ne prend pas beaucoup de place et l'équipement n'est pas très coûteux. De plus, la CBP dispose déjà d'archives photos aux fins de la comparaison biométrique. « Les gens ont déjà soumis leurs photographies au gouvernement pour obtenir leur titre de voyage », explique Wagner.

Le véritable exploit, toutefois, a été de trouver la manière d'accélérer le processus d'appariement des photographies. « Dès que le passager procède à son enregistrement auprès de la ligne aérienne, cette dernière nous fait savoir qui embarquera dans l'avion. À ce moment-là, nous retrouvons toutes les photos dont nous disposons sur les personnes enregistrées à bord, nous les regroupons et nous les segmentons en galeries photos individuelles pour chaque passager », nous explique l'agent Wagner. « S'il y a 300 personnes dans l'avion, nous retrouvons toutes les photos que nous avons sur ces 300 personnes. En général, on se retrouve avec pas moins de 1 500 photos parce que, souvent, nous possédons plusieurs photos pour un même passager ».

Ensuite, au moment où le passager embarque dans l'avion, il se fait prendre encore une fois en photo. Cette image est comparée à celles figurant dans la galerie de photos pour cet individu, sans devoir passer au crible les milliards d'images contenues dans la base de données biométriques du DHS. « Comme le fichier est de petite taille, l'appariement se fait en temps réel et il est très précis », ajoute John Wagner.

Le pilote à l'aéroport d'Atlanta a également été conçu suivant certains paramètres. « Nous avons expliqué à nos interlocuteurs que nous voulions concevoir quelque chose qui s'imbrique facilement dans les opérations et les infrastructures existantes. Nous avons bien insisté sur le fait que nous voulions simplifier la vie des voyageurs. Nous ne voulions pas ajouter des étapes ou des procédures supplémentaires. »

Partenariat fort

Lors d'une discussion avec Delta Air Lines, John Wagner a demandé si la compagnie aérienne serait intéressée à participer à un pilote sur la biométrie. « Nous entretenons une relation de collaboration très forte et de longue date avec la CBP », nous confie Jason Hausner, directeur de la facilitation passagers de la société. « Normalement, lorsque la CBP s'adresse à nous pour entreprendre quelque chose, nous sommes toujours partants. Nous aimons rester à la page, apporter notre expertise et contribuer à façonner les choses ».

En février 2016, Delta a rencontré la CBP pour mettre au point un plan de projet et a décidé de lancer un test couvrant la connexion entre Atlanta et Tokyo, au Japon. Le pilote, qui a commencé en juin, a été couronné de succès, de sorte qu'en septembre, la CBP a décidé de faire un essai sur un autre vol, cette fois en partance vers Mexico. Après plus d'un an d'essais, la technologie de reconnaissance faciale s'est révélée suffisamment précise. « Le pourcentage de concordances dépasse les 90 % », indique Nael Samha, Directeur des systèmes passagers de la CBP qui a également construit l'architecture du système d'exploitation du pilote.

Au niveau opérationnel, le pilote a aussi permis d'obtenir de très bons résultats. « Nous voulions évaluer, entre autres, l'impact sur nos opérations. L'embarquement allait-il être retardé ? Allions-nous pouvoir assurer la ponctualité des services ? Nous sommes très portés sur les mesures », nous avoue Jason Hausner. « Jusqu'à présent, le test n'a pas eu le moindre impact sur nous et c'est en partie dû à la démarche qu'a adoptée la CBP. Elle sait que pour que son programme réussisse, elle doit travailler en partenariat avec nous ».

Les innovations dans le secteur

Au cours de l'été 2017, la CBP a mené plusieurs démonstrations techniques de la technologie de reconnaissance faciale biométrique à la sortie avec diverses lignes aériennes et plusieurs aéroports dans le pays. « Nous voulions montrer à nos interlocuteurs et au public ce que c'est que cette technologie et comment elle fonctionne, pour voir comment la biométrie peut être intégrée dans

les modèles opérationnels des compagnies aériennes et des aéroports ainsi que dans les plans de modernisation, dans le respect des exigences liées au respect de la vie privée », raconte John Wagner.

Certaines lignes aériennes ont déjà pris les devants. À l'aéroport international John F. Kennedy (JFK) de New York et à Atlanta, Delta s'est lancée dans des essais combinant la technologie de la reconnaissance faciale avec ses procédures de lecture des cartes d'embarquement. « Le pilote de la CBP est conçu comme une procédure en deux étapes mais il nous a semblé que s'il devait être déployé sur l'ensemble du territoire national, il devait se limiter à une seule étape », indique Jason Hausner.

En juin 2017, JetBlue Airways a fait de cet objectif une réalité, devenant ainsi la première compagnie aérienne à procéder à l'embarquement de ses passagers en utilisant la reconnaissance faciale biométrique au lieu des traditionnelles cartes d'embarquement. À la différence des démonstrations techniques de la CBP avec d'autres transporteurs aériens, JetBlue a proposé le pilote. La compagnie a voulu concevoir sa propre technologie et l'incorporer dans le système d'appariement par reconnaissance faciale de la CBP. « La CBP s'est montrée très ouverte à ce que nous voulions accomplir », explique Liliana Petrova, Directrice responsable de l'expérience client de JetBlue Airways.

Le pilote, lancé à l'aéroport international Logan de Boston, a été mis sur pied très rapidement. « La CBP nous a accordé la priorité et nous a aidé à tout mettre en place très vite », poursuit-elle. « Peu de partenariats fonctionnent aussi bien, même avec d'autres sociétés privées ! ». Le système biométrique fait partie de la stratégie de JetBlue visant à réduire les contraintes du voyage autant que possible. « Les passagers ne doivent pas s'arrêter pour chercher leur carte d'embarquement ou leur pièce d'identité. La file avance plus rapidement et personne ne doit attendre trop longtemps. Nous essayons d'éliminer toute source d'inquiétude pour celles et ceux qui prennent l'avion et nous voulons aussi permettre aux membres de l'équipage d'interagir davantage avec les clients. »

Le retour des clients de JetBlue a été très positif. « Les clients sont vraiment ravis. Ils trouvent tout ça très sympa et ils s'amuse », conclut



Liliana Petrova. JetBlue a d'ailleurs décidé d'élargir le pilote à d'autres vols partant de Boston et de l'aéroport JFK de New York.

À l'avenir, la CBP entend élargir l'utilisation de la technologie biométrique à tout le pays en recourant à l'informatique en nuage. « Les États-Unis comptent une centaine d'aéroports offrant des services aux passagers internationaux et nous devons encore définir le calendrier de déploiement et les échéances », indique John Wagner. « Nous devons également décider de la technologie que nous allons utiliser. Nous avons travaillé avec quelques aéroports et compagnies aériennes pour répondre à certaines de ces questions. Nous voulons qu'ils nous disent à quoi devrait ressembler le matériel technique, afin qu'il puisse répondre à leurs besoins opérationnels ».

Il est également prévu de mettre à jour la technologie biométrique de la CBP à l'entrée sur le territoire. « Nous allons utiliser le même système pour le traitement des arrivées que celui pour la biométrie pour les départs », ajoute encore le Sous-commissaire Wagner. Cela étant, la CBP ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. « Nous nous penchons déjà sur la manière de communiquer avec les personnes à travers leurs appareils portables au moment où ils débarquent de l'avion », poursuit-il. « Si nous pouvons donner aux voyageurs davantage d'orientations sur la manière de passer les contrôles douaniers et de trouver leur chemin à travers le dédale de l'aéroport, nous pourrions être plus efficaces et leur offrir un peu plus de tranquillité, par la même occasion. »

L'appareil Biometric Exit Mobile de la CBP permet aux agents sur la passerelle de comparer les empreintes digitales des voyageurs quittant les États-Unis aux données figurant dans les bases de données des services chargés de la répression (crédit photo: Rob Brisley)

En savoir +
www.cbp.gov

Un délinquant démasqué grâce la biométrie

Un incident remontant à avril 2017 à l'aéroport international de Chicago O'Hare illustre à quel point la technologie biométrique peut renforcer les capacités de la CBP en matière de lutte contre la fraude. Dipakkumar Patel, un ressortissant indien de 38 ans, a présenté un passeport d'urgence indien afin de monter sur un avion en partance pour Abu Dhabi, aux Émirats arabes unis, où il devait prendre un vol de connexion vers l'Inde. En contrôlant le passeport en question, l'agent de la CBP à la porte d'embarquement n'y a trouvé aucun visa pour les États-Unis et aucun cachet d'entrée sur le territoire national ; de plus, les pages du passeport étaient vierges. Lorsqu'il a été interrogé, Patel a avoué à l'agent qu'il était entré dans le pays illégalement par le Mexique, six ans auparavant. L'agent a alors décidé d'appeler l'Unité d'analyse des passagers de la CBP pour lui demander d'effectuer des recherches dans les bases de données gouvernementales sur le nom du voyageur, afin de vérifier si l'homme figurait dans les listes de signalements.

Le système a renvoyé une liste de 22 noms d'emprunt, dont celui de Patel. Cela dit, ce nom est assez courant en Inde et les résultats n'étaient pas concluants. L'agent a donc décidé de procéder à un contrôle biométrique et a appelé son collègue afin qu'il vienne sur la passerelle aéroportuaire prendre les empreintes digitales de Patel. À l'aide d'un *Biometric Exit Mobile* de la CBP, l'agent a passé le passeport de Patel par le lecteur et a pris les empreintes de ses deux index. « Tous nos systèmes ont été interrogés et, dans les secondes, les agents ont reçu un résultat biométrique positif correspondant à l'individu », raconte Jonathan Cichy, agent de la CBP à l'aéroport de Chicago O'Hare, chargé de lutte contre la fraude pour les opérations de départ. « L'homme était entré dans le pays en utilisant l'identité d'un ressortissant portugais alors qu'il était en train de quitter les États-Unis en tant que citoyen indien, avec une autre identité », poursuit l'agent Cichy. « Le passeport portugais lui avait été délivré légalement mais il l'avait obtenu frauduleusement ».

Et ce n'était pas tout. Comme le nom de Patel avait été apparié à l'un des noms d'emprunt, une alerte a été envoyée au Centre national de ciblage de la CBP, au Bureau de l'Inspecteur général du Département de la sécurité intérieure (DHS) et au Service des enquêtes pour la sécurité intérieure (HSI). « Patel était impliqué dans une affaire d'arnaque téléphonique visant des citoyens américains et se chiffrait à des centaines de millions de dollars de taxes impayées », poursuit l'agent Cichy. Les trois organismes ont demandé à la CBP de retenir Patel et de l'empêcher de monter dans l'avion.

Patel a ensuite été remis au Service d'immigration et de la lutte contre la fraude douanière (ICE) et placé dans un centre de détention local. Il y est resté jusqu'à l'arrivée des enquêteurs du Bureau de l'Inspecteur général du DHS et du HSI. Patel a été arrêté pour fraude en rapport avec son passeport et, en mai 2017, il a été mis en examen par le grand jury d'Atlanta, où il attend son procès.

En août 2017, Patel a plaidé coupable pour une série de délits. Outre l'utilisation frauduleuse d'un passeport, il a plaidé coupable sur le chef de collusion pour son rôle dans une affaire d'arnaque se chiffrant à plusieurs millions de dollars, passant par des centres d'appels basés en Inde et ciblant des victimes aux États-Unis. Dans le dossier judiciaire, il apparaît que Patel et ses complices avaient mis en place un système complexe d'escroquerie où depuis des centres d'appel à Ahmedabad, en Inde, des individus se faisaient passer pour des agents du Service des impôts et du Service d'immigration et de la citoyenneté des États-Unis et appelaient des victimes potentielles partout sur le territoire américain pour les arnaquer.

Les victimes étaient menacées d'arrestation, de peines d'emprisonnement, d'amendes ou d'expulsion si elles ne payaient l'argent qu'elles étaient censées devoir au gouvernement des États-Unis. Celles qui acceptaient de payer recevaient pour instruction de payer par carte de crédit ou par virement. Dès l'arrivée du paiement, les centres d'appel envoyaient alors leur réseau de messagers basés aux États-Unis pour liquider et blanchir les fonds obtenus frauduleusement. Patel faisait partie de ces messagers.

« Sans l'utilisation de la biométrie, Patel aurait pu quitter les États-Unis et rentrer chez lui dans son pays. Il n'aurait jamais été inquiété pour les délits de fraude qu'il avait commis à l'encontre des États-Unis et de ses citoyens », conclut l'agent Cichy. « La biométrie est un outil essentiel pour la répression de la fraude. Elle révèle la véritable identité d'une personne et nous aide à protéger les États-Unis ».

Article écrit par Marcy Mason.



Des opérations facilitées grâce aux scellés électroniques

Par la Douane indienne

L'Inde compte parmi les 10 premiers pays à avoir amélioré leur classement dans l'édition 2019 du rapport *Doing Business* de la Banque mondiale. Les progrès les plus remarquables ont été réalisés dans la catégorie « Commerce transfrontalier », dans laquelle l'Inde est passée de la 146^e à la 80^e place. Cette meilleure progression, tous pays confondus, s'explique notamment par l'adoption des scellés électroniques.

Pour faciliter les opérations commerciales, la Douane indienne permet le transport des marchandises sans perception de droits de douane et sans inspection physique entre les ports et les dépôts intérieurs de conteneurs et autres installations situées hors des zones portuaires proprement dites, ainsi qu'entre les ports et les entrepôts sous douane, et entre les entrepôts sous douane eux-mêmes. Le même principe s'applique aux opérations internationales de transit et de transbordement.

Les exportateurs de confiance peuvent, en outre, transporter des marchandises depuis leurs usines jusqu'aux ports sans que le fret doive faire l'objet d'une inspection ou d'un examen. Les exportations jouent un rôle essentiel dans l'économie indienne : entre 2,5 et 3,5 millions d'expéditions sont effectuées chaque année, générant un chiffre d'affaires annuel de plus de 300 milliards de dollars.

Les procédures et mouvements décrits ci-dessus exigeaient auparavant de sécuriser la cargaison en y apposant des scellés mécaniques à usage unique. Cependant et bien qu'ils soient utilisés depuis de nombreuses années, les scellés mécaniques pour conteneurs ont de nombreux défauts : aucune norme appropriée n'est prescrite à leur sujet, ils ne sont pas considérés comme infaillibles car ils ne fournissent pas d'alertes en cas de violation, et ils n'offrent aucune visibilité sur le parcours des marchandises.

Cette situation a conduit la Douane à renforcer ses contrôles sur ces opérations, ce qui s'est

généralement traduit par une augmentation des coûts et par l'allongement des délais de transaction, sans garantie de pouvoir sécuriser la chaîne logistique. La Douane indienne a donc décidé de remplacer les scellés mécaniques par des scellés électroniques, ce qui a permis à l'administration de réduire le risque de fraude et les menaces pour la sécurité tout en facilitant les opérations commerciales.

Exportations

Le 1^{er} juillet 2017, l'Inde a instauré une taxe unique appelée taxe sur les produits et services (TPS) qui est prélevée sur la fourniture de produits ou services consommés en Inde. La TPS ne s'applique pas aux exportations ; si des transactions conduisant à des exportations sont tout de même taxées, l'administration rembourse la taxe prélevée.

Afin de faciliter les procédures à l'exportation tout en réduisant les risques de fraude, tels que l'ajout ou le retrait de marchandises à la cargaison lors du transport vers le port, la Douane indienne a décidé, en 2017, d'exiger des opérateurs de confiance qu'ils apposent sur les cargaisons conteneurisées destinées à l'exportation des scellés électroniques RFID. Ces dispositifs à radiofréquence transmettent des informations sur les conteneurs lorsqu'ils sont interrogés par un portail ou un lecteur





mobile RFID. Les douaniers peuvent ainsi obtenir des données sur la cargaison en scannant la puce du scellé.

Pour épargner aux exportateurs l'obligation de se procurer des scellés munis de dispositifs de lecture et d'écriture, la Douane indienne a choisi de ne pas exiger que les données soient inscrites dans le scellé. Au lieu de cela, les données sont stockées sur des plateformes hébergées en nuage. Une fois la cargaison à exporter empotée et chargée sur une semi-remorque, l'exportateur saisit le numéro du scellé, le numéro du conteneur, le numéro d'immatriculation du véhicule et le numéro de déclaration d'exportation dans une application web hébergée en nuage. Lorsque le fret arrive au port ou à un poste de péage en route vers le port, le scellé RFID du conteneur est scanné, soit par un portique fixe, soit par un lecteur RFID portable dont sont munis les agents des douanes. Le coût du système pour les exportateurs est minime et, jusqu'à présent, les avantages font plus que compenser les coûts.

La sécurité est encore renforcée du fait que le scellé électronique est à témoin d'intégrité : s'il est altéré, il ne pourra être lu ou indiquera qu'il a été altéré. Les risques de vol de marchandises pendant le transport s'en trouvent réduits et ce dispositif pourrait également aider l'exportateur à détecter les vols et à suivre les mouvements des cargaisons, pour une protection globale.

Ce régime est ouvert aux opérateurs économiques agréés et aux exportateurs qui travaillent dans le cadre d'une procédure qui leur permet d'empoter et de sceller eux-mêmes leurs envois dans les usines ou les entrepôts sous la surveillance d'un agent des douanes.

Les exportateurs peuvent acheter leurs scellés à des fournisseurs agréés qui doivent alors transmettre électroniquement aux douanes le numéro de série unique (TID) des scellés vendus. Chaque fournisseur a mis au point une application web où les données sont stockées, et fournit à la Douane des scanners qui lui permettent de consulter les informations liées au scellé électronique.

Seuls la Douane, l'exportateur et le fournisseur du scellé électronique peuvent accéder aux données que celui-ci contient, mais la technologie s'est révélée très prometteuse pour le partage transfrontière des données à des fins de sécurité. Du fait que l'on utilise une solution hébergée en nuage, il est techniquement possible de lire le scellé RFID aussi bien au port de destination qu'en route.

Pour trouver une solution à certaines difficultés, par exemple au fait que les agents de terrain doivent manipuler plusieurs lecteurs, à la réception et à la compilation de données qui proviennent de multiples applications web et à la nécessité d'assurer l'intégrité des bases de données, la Douane indienne travaille à la mise au point d'une

application web universelle qui éliminera la nécessité d'utiliser de multiples applications web et lecteurs. Les fournisseurs de scellés électroniques devront alors seulement garantir que les données et le scellé électronique sont liés à un numéro d'identification (TID). En outre, cette application web universelle sera intégrée à l'actuel système d'interface de données électroniques de la Douane, ce qui permettra une meilleure analyse des risques.

À l'avenir, la Douane a également l'intention d'intégrer l'application web universelle dans l'actuel « système de suivi des conteneurs », dispositif selon lequel les conteneurs munis d'étiquettes RFID sont scannés à différents endroits tels que les postes de péage, les autoroutes, l'entrée des ports et les terminaux, ce qui offre une certaine visibilité sur le parcours des marchandises et améliore la logistique. L'idée serait de permettre aux portiques installés dans le cadre de ce dispositif de lire les scellés électroniques apposés sur les conteneurs. On pourrait ainsi suivre les conteneurs sans avoir à consentir des investissements supplémentaires dans l'infrastructure, et l'on améliorerait encore la gestion des risques liés au fret d'exportation.

Un dernier mot concernant l'adoption des scellés électroniques : au 31 mars 2019, plus de 12 500 exportateurs avaient eu recours au dispositif et environ 1,6 million de scellés avaient été utilisés.

Transit

L'Inde est un pays de transit pour les marchandises à destination et en provenance de pays voisins comme le Bangladesh et le Népal. Les procédures de transit se fondent sur des accords bilatéraux avec ces pays. Pour sécuriser les opérations de transit, la Douane indienne a déployé un système de suivi électronique du fret (ECTS) qui utilise également les scellés électroniques et la technologie GPS.

L'ECTS permet aux administrations douanières de suivre la position, le mouvement et la vitesse d'un véhicule de fret et de surveiller l'intégrité du scellé pendant tout le transport, du lieu d'origine au lieu de destination. Le système émet en outre automatiquement des « horodatages » qui permettent de mesurer le temps que prend l'évacuation des marchandises.

Tirant parti des niveaux plus élevés de sécurité et de contrôle qu'offre l'ECTS, la Douane indienne envisage d'adopter un système de transit simplifié qui faciliterait davantage les procédures. Avec l'appui de la Banque asiatique de développement, elle teste une nouvelle procédure qui exige moins de documents et inclut des processus automatisés remaniés. Dans le cadre de ce pilote, la compagnie maritime, en collaboration avec le transporteur terrestre indien, effectue les formalités de transit en Inde et livre les marchandises, par exemple au Népal. Contrairement à ce qui se passait dans le système précédent, l'opérateur népalais n'a aucune formalité à effectuer en Inde. Les premiers résultats mettent en évidence d'importantes économies, grâce à la réduction de la durée totale de transit et des exigences s'agissant des documents à remplir. Le système est totalement transparent, sans intermédiaire ni frais cachés.

L'ECTS est d'ores et déjà utilisé dans le cadre d'une autre procédure simplifiée : le dédouanement hors frontière. L'Inde compte 114 postes de douane terrestres, dont certains sont mal équipés. Dans le cadre du système de dédouanement hors frontière, les procédures réglementaires sont accomplies dans des installations intérieures (ports secs, par exemple), et les points de passage frontaliers servent de simples portes de « passage ». Les opérateurs peuvent ainsi accomplir les procédures légales dans des lieux proches de leurs locaux, ce qui réduit la congestion aux postes-frontières.

Enfin, l'ECTS joue aussi un rôle important dans la gestion du mouvement des marchandises en provenance du Bangladesh qui doivent passer par l'Inde pour être exportées. C'est là un bel exemple de coopération régionale : un pays accède aux marchés mondiaux en passant par les portes d'entrée d'un autre, grâce à un processus sûr et source de facilitation.

Les fonctionnalités de « suivi et traçage », les scellés de haute sécurité, les informations anticipées sur les marchandises et la simplification et l'automatisation des processus sont autant de technologies qui ont renforcé les capacités de gestion des risques de la Douane indienne, lui permettant d'effectuer des ciblage plus précis et de faciliter le commerce légitime.

En savoir +

<http://www.cbic.gov.in>

Seuls la Douane, l'exportateur et le fournisseur du scellé électronique peuvent accéder aux données que celui-ci contient, mais la technologie s'est révélée très prometteuse pour le partage transfrontière des données à des fins de sécurité. Du fait que l'on utilise une solution hébergée en nuage, il est techniquement possible de lire le scellé RFID aussi bien au port de destination qu'en route.

The background of the entire slide is an aerial photograph of a port. A large container ship is docked at a pier, with its deck visible, showing stacks of colorful shipping containers (blue, red, green). Several large gantry cranes are positioned along the pier, and the water of the harbor is visible in the foreground and background.

SMART BORDERS DRIVEN BY SMART TECHNOLOGIES

New cutting-edge NII technologies, innovated by NUCTECH, help global customs to secure and facilitate the trade, travel and transport across the borders. Further process innovations and intelligent analysis assist to shape the SMART borders for today and tomorrow.

NUCTECH COMPANY LIMITED
BEIJING · CHINA

Tel: +8610 50980999 Fax: +8610 62788896

E-mail: info@nuctech.com Follow us on: twitter.com/NuctechColtd

Scanning des conteneurs: analyse de l'impact du dispositif dans la procédure de dédouanement au Cameroun

Par l'Administration des douanes camerounaises

En 2016, le Gouvernement camerounais a pris l'option d'imposer une politique de scanning systématique des conteneurs tant à l'importation qu'à l'exportation. Cet article analyse l'impact du dispositif dans la procédure de dédouanement en se penchant tour à tour sur la rentabilité du dispositif, sa perception générale par les importateurs et acteurs du secteur privé ainsi que les difficultés générées par sa mise en œuvre.

Le 26 juin 2006, un premier scanner mobile est installé au Port de Douala, conformément aux résolutions issues du processus de réforme de l'Administration des douanes camerounaises qui stipulent qu'un processus de scannage doit être intégré à la procédure de dédouanement à l'importation des conteneurs maritimes. Ces résolutions sont le résultat de concertations entre représentants d'une société d'inspection, du Port Autonome de Douala (PAD), d'entreprises du secteur privé et des intervenants de la chaîne logistique portuaire regroupés au sein du Comité National de Facilitation des Échanges.

L'objectif principal du déploiement d'un scanner est de réduire significativement les délais de passage des marchandises conteneurisées en substituant le contrôle non intrusif au contrôle physique des marchandises, source de coûts, de lourdeurs et de tracasseries multiples pour les importateurs.

Bien que l'essentiel des acteurs de la chaîne logistique portuaire se soient accordés sur sa nécessité, l'initiative a généré quelques « résistances internes »¹ de la part d'une frange non négligeable des fonctionnaires des douanes qui questionnaient la rentabilité

du dispositif ainsi que la méthodologie de son utilisation dans le processus de dédouanement.

Ce premier scanner était un appareil de première génération de scanner mobile acquis dans le cadre d'une Convention passée entre l'État du Cameroun et la société d'inspection, et installé sur un site de 60 mètres sur 35 attenant au parc des conteneurs du Douala International Terminal (DIT), exploitant agréé du terminal à conteneurs du Port de Douala. L'appareil disposait d'une capacité d'opération maximale de vingt conteneurs par heure et était en service de 6h00 à 18h00.

L'accroissement du volume des conteneurs débarqués au Port de Douala, les pannes récurrentes de l'appareil au fil des ans, les lourdeurs procédurales inhérentes au protocole de passage au scanner, la nécessité de renforcer la lutte contre la fraude et les grands trafics ainsi que les problématiques sécuritaires générées par les crises de la sous-région Afrique Centrale et de la région anglophone du Cameroun ont conduit le Gouvernement à prendre le pari de



¹ Thomas CANTENS dans son article « Un scanner de conteneurs en « Terre Promise » camerounaise : adopter et s'approprier une technologie de contrôle », publié sur le site www.openedition.org en 2015, illustre fort pertinemment les contingences observées dans l'adoption et l'appropriation de cet outil par la Douane camerounaise.



technologies de scanning plus perfectionnées et mieux adaptées aux réalités contemporaines.

C'est ainsi qu'en septembre 2016, trois scanners fixes d'une capacité totale réelle de 150 conteneurs par heure, ont été mis en service, toujours dans le cadre d'un partenariat État du Cameroun/Société d'inspection. Fait majeur, le gouvernement a pris l'option d'imposer une politique de scanning systématique des conteneurs tant à l'importation qu'à l'exportation.

Afin d'apprécier l'impact de cette politique dans la mise en œuvre globale du processus de dédouanement des conteneurs au Port de Douala, il nous semble nécessaire d'examiner le positionnement actuel du passage au scanner dans le mécanisme de vérification des marchandises conteneurisées, la rentabilité du dispositif, sa perception générale par les importateurs et acteurs du secteur privé ainsi que les difficultés générées par sa mise en œuvre.

Le repositionnement du scanner en amont de la procédure de dédouanement

En 2006, le scanner mobile avait été positionné en fin de procédure de dédouanement et les conteneurs étaient astreints au passage au scanner uniquement lorsque :

- la déclaration était en circuit rouge ;
- la déclaration était en circuit jaune et faisait l'objet d'une contestation par l'inspecteur de visite traitant ;
- le chargement de par sa nature avait été orienté vers une visite physique, en raison d'une alerte de sécurité notamment ;
- il s'agissait d'une procédure accélérée : enlèvements sous palans (du navire au camion ce qui évite le stockage ou le dépôt sur les quais) et enlèvements directs (du navire à un entrepôt sous douane sous le couvert d'une déclaration sommaire) ;
- la marchandise était en transfert vers les magasins extérieurs sous douane.

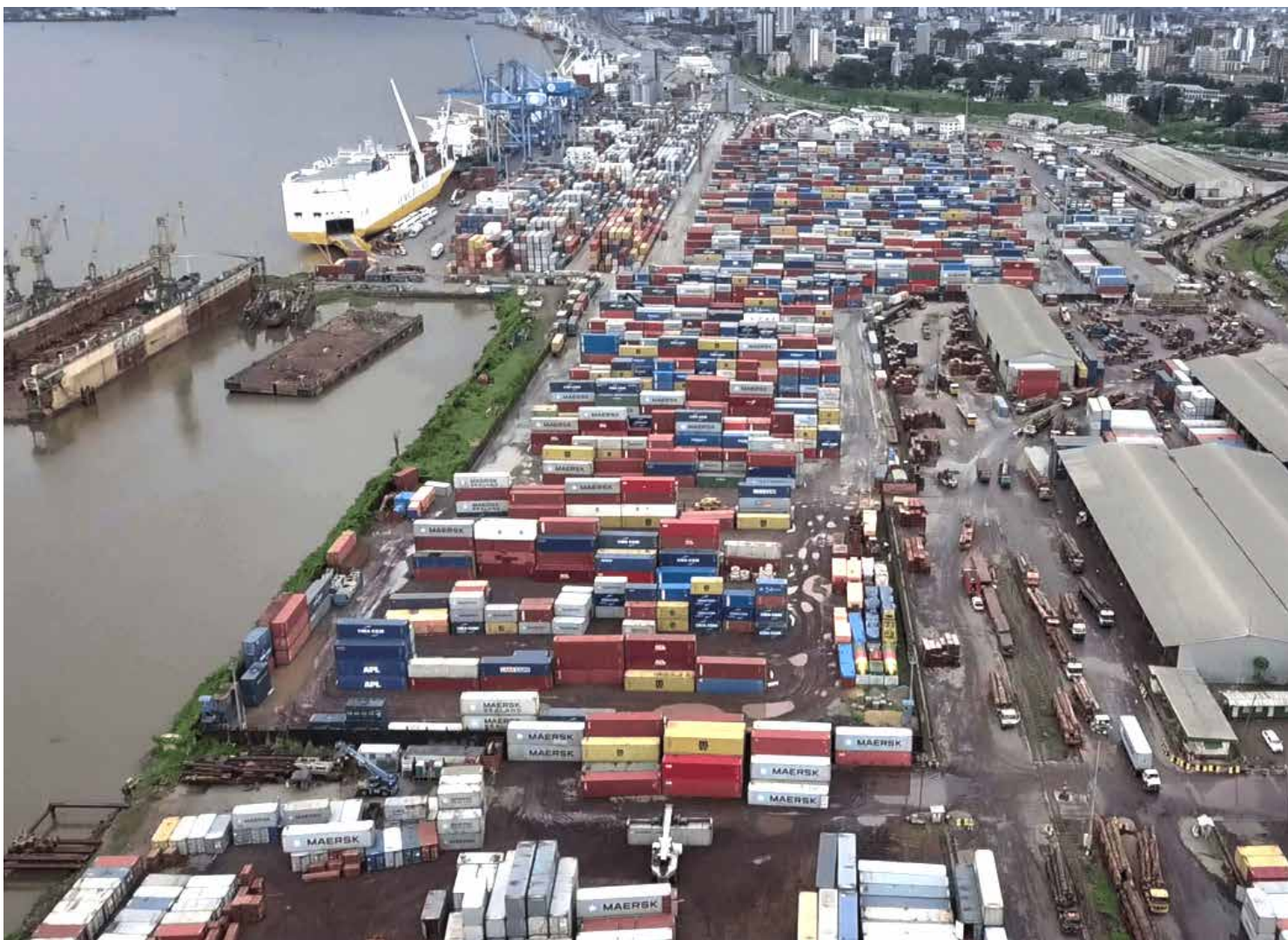
Ce premier dispositif a été fortement critiqué : l'accès aux images était limité aux seuls agents en service à l'Unité de Gestion du Scanner, avec les risques de collusion que cela comporte, la capacité du scanner mobile était réduite et la qualité des images produites relativement faible. Enfin et surtout, les usagers se plaignaient de la lourdeur du processus entre la prise de rendez-vous, l'opération de scanning proprement dite et le contrôle physique qui suivait en cas de suspicion, contrôle qui générait bien entendu de nouveaux coûts.

Avec la mise en service des nouveaux scanners fin 2016, les choses ont changé. Le balayage par rayons X s'opère en deux dimensions et il est systématique. À l'importation, l'opération de scanning est donc désormais un préalable au stockage du conteneur sur le terminal à conteneurs du Port de Douala après son débarquement. Les inspecteurs de visite des bureaux de première ligne sont systématiquement tenus de consulter les images de scanning avant de délivrer le « Bon

à Enlever » sur les marchandises. Le fait de disposer d'images sur leur réseau informatique permet aux inspecteurs des douanes de prendre des décisions plus rapidement. Tout le monde au sein de l'administration des douanes a accès à l'image, ce qui signifie que, lorsque l'inspecteur de première ligne a pris une décision, l'inspecteur de deuxième ligne et les autorités portuaires peuvent revoir plus facilement les instructions données.

Quant aux services de contrôle différé, ils disposent désormais d'une base de données leur permettant d'apprécier et d'opérer certains recoupements et analyses sur des cargaisons déjà enlevées, ou encore de confirmer des suspicions soulevées lors d'un audit ou suite à des renseignements particuliers.

D'après le représentant de la société d'inspection en charge de l'exploitation des nouveaux scanners au Port de Douala, l'entreprise procède en moyenne au scanning effectif de 35 conteneurs par



heure, avec une capacité théorique de 50 conteneurs par heure. Le tableau 1 présente le volume des contrôles non intrusifs opérés sur les marchandises conteneurisées au Port de Douala tant à l'import qu'à l'export sur la période 2016-2018.

Rentabilité de la nouvelle approche de scanning

S'il est certainement très difficile d'apprécier et de quantifier de manière précise la rentabilité de l'outil scanner sur le processus de dédouanement, l'on ne saurait négliger l'incidence de cet outil sur le délai de traitement des dossiers par les services des douanes de marchandises conteneurisées. Les résultats d'une étude récente sur les délais de passage à l'import des marchandises au Port de Douala indiquent en effet une réduction du délai de passage par rapport à la dernière étude publiée en 2012.

Sur le plan de la lutte contre la fraude, le scanning systématique a permis la

détection de nombreux cas de contrebande de marchandises fortement taxées (vins et champagnes dissimulés dans des cargaisons dites de personnels diplomatiques) et de marchandises prohibées (saisie de 75kg de cocaïne et d'armes et munitions non déclarées dans divers conteneurs de particuliers).

Perception des opérateurs

Les importateurs et commissionnaires en douane agréés se félicitent de la baisse considérable du nombre de visites à quai, notamment en raison des surcoûts que ces dernières généraient. Les frais de relevage import, c'est-à-dire l'opération de prise du conteneur sur le terre-plein du terminal et son chargement sur le moyen de transport s'élevait à 105 000 FCFA pour un conteneur de 20 pieds (environ 150 euros) et 180 000 FCFA pour un conteneur de 40 pieds (environ 270 euros), auxquels s'ajoutaient les frais de détention du moyen de transport, soit 100 000 FCFA par jour en moyenne.



Tableau 1 - Volume des contrôles non intrusifs opérés sur les marchandises conteneurisées au Port de Douala entre 2016 et 2018

Import plein		
Année	Conteneurs débarqués	Conteneurs scannés
2016	10,091	8,657
2017	111,393	108,919
2018	117,551	116,359
Export plein		
Année	Conteneurs embarqués	Conteneurs scannés
2016	7,626	Non disponible
2017	80,395	7,896
2018	85,726	86,417

Tableau 2 - Tarif du passage au scanner

Importation	
Taille Conteneurs	Tarif (FCFA)
20'	60,000
40'	85,000
Exportation	
Taille Conteneurs	Tarif (FCFA)
20'	30,000
40'	45,000

Selon M. Nguene Nteppe, Secrétaire permanent du Comité National de Facilitation des Échanges (CONAFE) qui rassemble opérateurs des secteurs public et privé autour des problématiques du commerce transfrontalier, le repositionnement du scanner a eu un effet positif sur le plan de la simplification des formalités, induisant ainsi plus de cohérence sur le plan procédural.

Difficultés

Si les développements précédents semblent dépeindre un tableau plutôt idyllique, il n'en demeure pas moins que certains aspects

du dispositif d'utilisation des nouveaux scanners sont critiquables.

Coûts de passage

L'essentiel des récriminations porte sur les coûts de passage. Toujours selon M. Nguene Nteppe, le passage systématique au scannage a alourdi les coûts des transactions, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, et cette augmentation est une préoccupation majeure pour les opérateurs. Les tarifs appliqués n'ont en effet pas été déterminés selon la procédure habituelle d'homologation des tarifs portuaires au cours de laquelle sont analysés tous les éléments objectifs permettant de fixer un tarif équilibré et

juste. En dépit de l'interpellation du Ministre des Finances par le CONAFE, cette procédure n'a toujours pas été observée.

Le tarif actuel du passage au scanner, détaillé dans le tableau 2, est donc jugé très élevé et mériterait d'être révisé. Toutefois, suite aux fortes critiques de la part des exportateurs et des consignataires de navires, il a été modifié² et le passage des conteneurs vides n'est plus assujéti au paiement de la « contribution scanner ».

Autre fait souligné par M. Nguene Nteppe, la taxe d'inspection est toujours à 0,95 % de la valeur FOB de la marchandise avec un

minimum de perception de 110 000 FCFA³, alors que, simultanément à la mise en œuvre du scanning systématique des conteneurs, le contrat liant l'État du Cameroun à la société d'inspection dans le cadre du Programme de Vérification des Importations a été révisé en supprimant la procédure d'inspection avant embarquement.

Rapports avec les concessionnaires du service de scanning

L'architecture du dispositif de scanning systématique au Port de Douala fait cohabiter deux acteurs distincts que sont le Douala International Terminal (DIT), exploitant du terminal à conteneurs, et une société d'inspection, concessionnaire du service public de scanning.

Les statistiques sur la période 2016-2018 (voir tableau 1) traduisent qu'au sens strict, le scanning systématique des conteneurs n'est pas encore véritablement opérationnel. À l'importation, l'une des explications de l'écart entre le nombre de conteneurs débarqués et le nombre de conteneurs scannés réside dans le fait que le DIT a négocié des conventions particulières avec certains acconiers qui permettent à ces derniers d'assurer suivant le timing qui leur convient les opérations de manutention portuaire des cargaisons dont ils ont la charge. Si une défaillance est relevée dans la mise à disposition des équipements de manutention (tracteurs et semi-remorques, élévateurs, etc.), le passage au scanner est parfois non réalisé.

À l'exportation, on note une absence de statistiques concernant les conteneurs vides. Comme nous l'avons expliqué, le gouvernement, après négociations avec les acteurs de la chaîne logistique, a décidé que le scanning des conteneurs vides à l'export serait gratuit. Cependant, en raison des coûts d'exploitation supportés par le concessionnaire, ce dernier a cessé de procéder à ces opérations. Cette situation peut être source de risques. Il a d'ailleurs été rapporté qu'un conteneur, parti du Cameroun supposément vide, a été retrouvé en Italie avec un véhicule chargé à bord.

L'usage systématique du scanner dans les procédures de dédouanement offre de nombreux avantages, mais la mise en œuvre d'un tel dispositif requiert une concertation optimale avec tous les opérateurs économiques et intervenants de la chaîne logistique.

² Cf Circulaire N° 013 du 27/01/2017 fixant les modalités de liquidation et de paiement de la contribution scanner et Instruction N° 016605/MINFI/CAB du 10/11/2017 définissant les procédures de liquidation, d'encaissement et de reversement de la contribution scanner (CDS) du Ministre des Finances.

³ Instruction Ministérielle portant PVI du 30/11/2016

Procédure export

Le positionnement actuel des scanners reste inapproprié au regard des exigences inhérentes à la procédure d'exportation en vigueur au Port de Douala. Toujours de l'avis de M. Nguene Nteppe, il devrait se situer hors de l'enceinte du terminal à conteneurs pour des raisons de cohérence avec l'ordonnancement des procédures à l'export.

Ceci est d'autant plus pertinent que les conteneurs destinés à l'export sont acheminés sur le terminal par des transporteurs mandatés par les exportateurs ou leurs commissionnaires en douane agréés et que les protocoles d'orientation et de circulation à l'intérieur du terminal ne garantissent pas que tous ces conteneurs subissent systématiquement l'opération de scanning avant sortie des matériels roulants les ayant convoyés. Ainsi,

certains sont entreposés sans avoir été scannés et doivent faire l'objet d'un nouveau relevage, générant de nouveaux frais.

Conclusion

Il est sans conteste que l'usage systématique du scanner dans les procédures de dédouanement offre de nombreux avantages tant au plan de la simplification que de la facilitation plus large des procédures. Cependant, la mise en œuvre d'un tel dispositif, surtout dans les pays en voie de développement qui s'appuient sur l'expertise des sociétés d'inspection et d'exploitation des terminaux portuaires, requiert une concertation optimale avec tous les opérateurs économiques et intervenants de la chaîne logistique.

En savoir +

www.douanes.cm



Centralisation efficace et standardisation de votre gestion globale du contrôle des exportations – globalement

La gestion du contrôle des exportations est éprouvante. Les exportateurs doivent respecter beaucoup de règles complexes du contrôle des exportations qui changent souvent, couvrant screening des listes de sanctions, détermination des licences, classification et bien d'autres. Les commerçants ont des difficultés à répondre efficacement à tous ces exigences sans avoir les outils appropriés en place.

La solution de MIC pour la gestion du contrôle des exportations couvre tout cela.

MIC ECM aide à automatiser et contrôler les fonctions et processus compliquées de la sécurité juridique qui concernent des questions liées au contrôle des exportations.

Il vous fournit avec un large spectre des fonctionnalités, par exemple screening de nombreuses listes de sanctions, intégration dans de divers systèmes ERP, mettre à jour des listes régulièrement, identification des biens et pistes d'audit licenciés. MIC ECM réduit simplement des risques et coûts associés au commerce mondial et vous aide à garder la trace du processus entier afin d'assurer une transparence absolue.

Vous voulez de savoir plus sur MIC ECM? Contactez nous:

MIC

Tel.: +43(0)732-778496

sales@mic-cust.com

mic managing
international
customs & trade compliance

www.mic-cust.com

Vers un format de fichier uniformisé pour les dispositifs d'inspection non intrusive

Par Vyara Filipova,

ATTACHÉE TECHNIQUE, SOUS-DIRECTION PROCÉDURES ET FACILITATION, OMD

En avril 2019, le Groupe de travail SAFE de l'OMD a approuvé un document résumant les spécifications techniques du format de fichier uniformisé proposé pour les dispositifs d'inspection non intrusive (INI) à rayons X appelé format de fichier uniformisé (UFF). L'approbation de ce document de synthèse par la Commission de politique générale et le Conseil de l'OMD en juin 2019 marquerait l'aboutissement de la phase 2 du Programme de développement de l'UFF.

Informations générales

L'OMD dirige depuis 2016 l'initiative visant à mettre au point un format de données normalisé pour l'inspection non intrusive. Le déploiement du format dans le monde entier facilitera considérablement l'interopérabilité des équipements INI fournis par les différents fabricants, ainsi que l'échange des images au sein des administrations douanières et entre elles. L'UFF jouera également un rôle déterminant dans l'élaboration des grandes bases de données ou bibliothèques d'images nécessaires à la formation des analystes ou à l'étalonnage des machines équipées d'une application de détection automatique, entre autres.

L'initiative UFF est pilotée par le Groupe d'experts techniques sur l'inspection non intrusive (GET-INI) de l'OMD, un groupe ouvert à tous les Membres de l'OMD et aux acteurs concernés de ce secteur et coprésidé par un représentant de la Douane néerlandaise et un représentant de Smiths Detection. Les travaux de développement sont exécutés, pour l'essentiel, par une équipe composée d'experts représentant quatre fournisseurs d'équipements INI (L3, Nuctech, Rapiscan Systems AS&E et Smiths Detection) qui bénéficie du soutien de la Douane néerlandaise et du Secrétariat de l'OMD.

Le Programme de développement de l'UFF a été conçu en trois phases. Après une première phase de validation du concept, la phase 2 a

démarré en octobre 2016 avec pour objectif d'élaborer l'architecture de l'UFF puis de la tester et de l'évaluer.

Résultats de la phase 2 de l'UFF

L'architecture de l'UFF est décrite dans le document « spécification technique du format uniformisé proposé pour les appareils d'inspection non intrusive à rayons X : le format UFF 2.0 ». Ce document liste les détails techniques nécessaires à la mise en œuvre d'un système UFF dans les différents types de systèmes d'inspection des marchandises à haute énergie utilisés par la plupart des administrations douanières. Il contient également des informations sur le flux des ensembles de données, la structure des fichiers ainsi que des explications sur l'échange et le stockage des données, les signatures numériques, l'archivage et la fusion des ensembles de données UFF 2.0.

En plus de se mettre d'accord sur les spécifications techniques de l'UFF 2.0, les quatre fournisseurs qui participent à l'initiative ont chacun mis au point un convertisseur UFF 2.0 et une visionneuse UFF 2.0 – des logiciels qui permettent la conversion des images INI natives en UFF et la visualisation des images UFF dans le logiciel de visualisation et de traitement des images d'origine avec tous les outils et fonctions disponibles.

Tests

Le développement de l'architecture UFF 2.0, des différentes versions du convertisseur et de la visionneuse s'est achevé en septembre 2018. Un premier test a été réalisé, toujours dans le cadre de la phase 2 de l'UFF, avec la Douane néerlandaise, candidat idéal car elle utilise des systèmes INI produits par les quatre fournisseurs engagés dans l'initiative.

Dans le cadre de ce projet pré-pilote, la Douane néerlandaise a fourni des fichiers images natifs provenant de ses systèmes de scannage de fret à haute énergie. Quinze images ont ainsi été





transmises à chacun des fournisseurs INI participants. Elles provenaient de différents dispositifs, parmi lesquels des systèmes à simple énergie, à double énergie, à visualisation simple ou à visualisation double, tant récents que plus anciens. Les fournisseurs participants ont ensuite pu traiter les images avec leurs convertisseurs respectifs avec un minimum d'erreurs, voire aucune erreur, et ouvrir les images converties avec leurs logiciels de visualisation d'images UFF 2.0. Les images converties pouvaient être affichées indépendamment du dispositif INI qui avait produit les fichiers de données originaux. Chaque fichier converti en UFF offrait une version uniformisée avec une qualité d'image identique à celle de sa version native. La validité du processus a été démontrée à la Douane néerlandaise.

À la suite du succès de ce projet pré-pilote, l'équipe de développement UFF a choisi six administrations douanières pour tester l'architecture UFF 2.0 et les convertisseurs et visionneuses mis au point par les fournisseurs participants. Ces six administrations, représentant quatre régions de l'OMD, ont été sélectionnées parmi les administrations qui avaient exprimé leur souhait de participer au projet pilote UFF 2.0.

Ainsi, dès mars 2019, Smiths Detection et Nuctech ont procédé à des tests avec les Administrations douanières de la Belgique et de la Bulgarie. Rapiscan Systems AS&E et L3 ont, quant à eux, travaillé avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis et les Administrations douanières de la Colombie et de l'Arabie saoudite. Enfin, Rapiscan Systems AS&E et Nuctech ont collaboré avec la Douane de Hong Kong sur des images natives générées par des systèmes à rayons X haute énergie utilisés à Hong Kong (Chine). Ces projets pilotes avaient pour objectifs :

- de confirmer les résultats obtenus dans le cadre du projet pré-pilote mené avec la Douane néerlandaise ;
- de tester la capacité de fonctionnement de l'UFF dans l'environnement de différentes administrations douanières ;

- de démontrer l'utilité de cette norme.

Chaque administration douanière a transmis des images INI au fournisseur avec lequel elle travaillait, qui les a ensuite converties en UFF et les a renvoyées à l'administration douanière. Cette dernière devait ensuite dire au fournisseur et à l'OMD si elle était parvenue à afficher les images converties en UFF. Il ressort des commentaires que la qualité des images converties est identique à celle des images natives et que les outils de visualisation UFF offrent les mêmes fonctionnalités que le logiciel de visualisation et de traitement d'images original disponible sur les systèmes INI.

Et maintenant ?

Une fois approuvé, le document de spécifications techniques sera publié sur le site Web de l'OMD, ce qui marquera l'achèvement de la phase 2 du Programme de développement UFF. Les Membres souhaitant déployer l'UFF dans le cadre de leurs opérations pourront inclure les spécifications correspondantes dans leurs documents d'appel d'offres lors de l'acquisition de systèmes INI.

Lors de la phase 3, il est prévu de mettre au point une version mise à jour du format qui pourra être utilisée par tous les fournisseurs de technologie. Il s'agira d'arrêter définitivement l'approche à suivre pour cette phase 3, de lancer le processus de normalisation, d'achever la mise au point de l'architecture UFF et la mettre en œuvre, et de régler les problèmes que pose la transmission des données, tels que la sécurité des données et les mécanismes de chiffrement.

Appel à participation

Compte tenu des multiples avantages qu'offre l'utilisation de l'UFF, l'OMD encourage ses Membres à envisager de participer aux futures réunions du GET-INI, à contribuer à l'élaboration de cette norme mondiale et à soutenir pleinement cette initiative.

En savoir +

facilitation@wcoomd.org

Les utilisations potentielles des géodonnées pour la gestion des frontières

par Thomas Cantens,
UNITÉ RECHERCHE DE L'OMD

La manière dont sont gérées les frontières terrestres ou maritimes diffère de la manière dont sont gérés les points d'entrée tels que les ports ou les aéroports où la contrainte principale n'est pas l'étendue du territoire mais bien l'étendue des flux. Si le temps est un facteur déterminant aux ports et aux aéroports, l'espace reste l'élément le plus contraignant pour la gouvernance des régions frontalières.

Dans un tel contexte, l'utilisation de géodonnées, c'est-à-dire de données rattachées à un lieu (longitude, latitude), pourrait fournir aux douaniers de terrain des informations susceptibles de les guider dans la prise de décisions, de les aider à mieux déployer les ressources douanières aux frontières terrestres (patrouilles, postes-frontières, barrages routiers, etc.), et de renforcer leur capacité à produire du renseignement.

L'utilisation croissante des géodonnées au cours des dernières années est due à l'essor de la téléphonie mobile, notamment à l'intégration de puces GPS sur les téléphones portables, ainsi qu'à la multiplication des objets connectés (Internet des objets). De plus, de nombreuses agences spatiales et militaires publient à présent leurs images satellites dans le domaine public et, parallèlement à cette évolution, un important marché de l'image satellitaire est en train de se développer.

D'un point de vue technique, deux outils permettent l'exploitation des géodonnées :

- les systèmes d'information géographique (SIG) qui sont des logiciels qui recueillent, organisent et gèrent les données géographiques, avant tout à des fins de cartographie et de traitement statistique. De nombreux SIG sont de source ouverte.¹
- les infrastructures de données spatiales (IDS) qui désignent les infrastructures informatiques (serveurs, protocoles) qui

permettent le recueil, le stockage et la circulation de données géographiques.

Aperçu des utilisations des géodonnées

Les services de l'État utilisent les outils géographiques à de nombreuses fins : pour analyser l'utilisation des terres, pour planifier les infrastructures routières, pour surveiller l'environnement et l'agriculture, pour organiser les interventions en cas de catastrophe, pour gérer l'aide humanitaire ou encore pour évaluer les politiques de développement. Il existe également quelques initiatives régionales comme INSPIRE, par exemple, qui a été lancée par la Commission européenne. INSPIRE a permis de construire une infrastructure pour le partage de renseignements entre pouvoirs publics au niveau européen, sur la base de normes communes définies autour de 34 domaines, parmi lesquels les réseaux de transport, les réseaux hydriques et la répartition des populations. Les données spatiales récoltées sont disponibles sur un portail en ligne. Elles sont normalisées et peuvent être combinées et intégrées. Toutefois, aucune donnée relative au commerce, à la fiscalité ou à la sécurité n'est recueillie à ce stade.

Les services répressifs et de lutte contre la fraude utilisent également les géodonnées depuis quelque temps déjà. Deux tendances ont été relevées à ce titre. D'une part, les données spatiales sont recueillies sous une perspective « patrimoniale », afin de créer une base de données ou une image de ce qui existe sur un territoire (sites archéologiques, habitats d'animaux ou forêts, par exemple) et de détecter les délits et les destructions. D'autre part, les données spatiales sont utilisées pour mieux orienter l'intervention des forces de loi sur un territoire. Il s'agit, par exemple, de cartographier les délits et infractions afin de comprendre les facteurs environnementaux de la criminalité et de prendre des décisions en conséquence.

¹ Voir QGIS, par exemple, à l'adresse www.qgis.org





De nouvelles pratiques sont également apparues face à la montée du terrorisme, les services de l'ordre et du renseignement utilisant notamment les SIG afin de gérer les ripostes aux attentats impliquant des matières dangereuses dans les zones urbaines (notion de « géoévénement »), afin d'évaluer la probabilité que certains villages puissent servir de bases pour les opérations anti-insurrectionnelles, ou encore afin de relever les tendances nationales concernant les incidents liés au terrorisme ainsi que les infrastructures critiques.

Gestion des frontières

Bien qu'il reste relativement faible, le recours aux outils géographiques par les services présents aux frontières s'accroît. Aux Pays-Bas et en Belgique, les services de police nationaux ont tenté d'utiliser les géodonnées dans le cadre d'exercices transfrontaliers. Certaines organisations internationales s'occupant de la gestion des frontières utilisent également les géodonnées. La Banque mondiale a créé une équipe spécialisée dans les SIG rattachée à une unité spécifiquement axée sur les conflits et la violence. L'Organisation internationale pour les migrations (OIM) a développé une « matrice de suivi des déplacements », instrument qui sert à suivre et à surveiller les déplacements de population durant les crises.

Le Centre satellitaire de l'UE et Frontex (agence européenne pour la sécurité et les frontières extérieures de la zone européenne dite Schengen) font, eux aussi, usage des géodonnées pour lutter contre les trafics illicites et la contrebande. Ils sont d'ailleurs

susceptibles d'y recourir de plus en plus dans la mesure où le recours à ces données est la seule manière d'aboutir à une représentation globale des frontières à travers une cartographie en temps réel. L'utilisation des géodonnées pour contrôler les mouvements de personnes représente, en réalité, une tendance générale croissante au sein de l'Union européenne, cette dernière ayant investi dans le déploiement de SIG pour les unités de gardes-frontières dans les pays situés le long des frontières extérieures de l'UE. Une autre tendance constatée a trait à la fusion des missions : les systèmes sont utilisés pour lutter contre l'immigration illégale mais aussi contre le terrorisme, le trafic de drogues et la contrebande.

Comment la douane se positionne-t-elle dans ce cadre ? Les douanes utilisent déjà les géodonnées pour les opérations de transit : des appareils dotés de fonctions GPS ou de RFID sont installés sur les moyens de transport ou les conteneurs, ce qui permet à la douane de suivre en temps réel l'itinéraire des marchandises en transit et de rester informée de tout incident, de tout arrêt ou encore de toute déviation le long du parcours que doit normalement suivre le fret. Toutefois, dans ce cas, les géodonnées recueillies ne sont pratiquement pas utilisées à des fins d'analyse.

À part le suivi du fret, les autres utilisations potentielles des géodonnées semblent ne susciter que peu d'intérêt de manière générale, ce qui peut s'expliquer par le fait que la douane considère que sa mission reste avant tout de gérer les flux commerciaux entre les principaux

points d'entrée tels que les ports et les aéroports. Cette approche traduit une vision économique du rôle de la douane qui se centre sur les grands mouvements de marchandises générés par la mondialisation.

Or, l'utilisation des géodonnées en douane serait très utile, et ce tant dans les pays de l'OCDE, où l'objectif serait de comprendre l'avenir de la douane dans un contexte de sécurisation des frontières, que dans les pays émergents et en développement, où l'objectif serait de permettre une analyse des mouvements aux frontières terrestres et maritimes, là où la contrebande reste un fléau et où la démarche habituelle, adoptée par les douanes aux ports et aux aéroports, ne permet pas d'obtenir des résultats probants.

Applications potentielles des géodonnées par la douane

Comment les administrations douanières peuvent-elles utiliser les géodonnées et quels en sont les avantages ? Différentes applications ont déjà été identifiées :

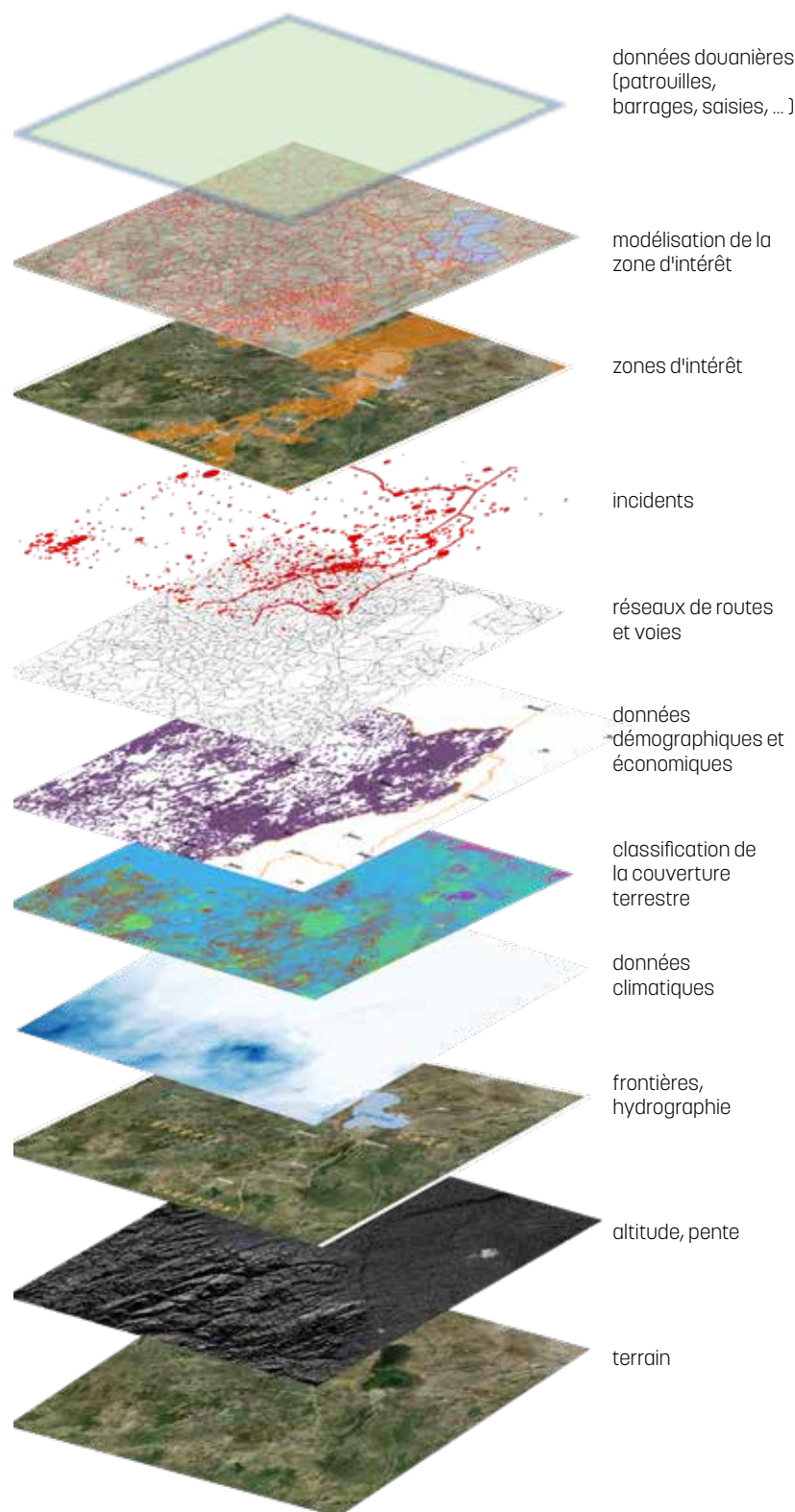
- délimiter les segments côtiers où il est facile de cibler les débarquements clandestins ;
- optimiser le déploiement de capteurs aux frontières ;
- établir les corrélations entre les destinations des colis de courrier exprès et le niveau de criminalité dans une ville donnée.

D'autres utilisations sont encore à l'étude mais ont déjà fait l'objet de discussions entre les Membres de l'OMD, comme :

- la détection de pistes d'atterrissage clandestines ;
- l'optimisation des patrouilles dans des zones ou régions frontalières instables caractérisées par un niveau élevé de contrebande ;
- la détection de mauvaises pratiques et de corruption aux postes-frontières en comparant les renseignements en matière de trafic, obtenus grâce aux images satellites, aux statistiques officielles.

Trois technologies peuvent être utilisées :

- le logiciel SIG pour le recueil et la représentation des données sous la forme de cartes ;
- les infrastructures de réseau internet et de communication qui permettent de partager les informations et outils avec une grande quantité d'utilisateurs qui ne sont pas au même endroit, dans la perspective d'une coopération régionale ;



Couches de géodonnées : les informations géographiques sont organisées en couches de données thématiques. Toutes les données collectées ayant une coordonnée géographique, il est possible de les dissocier par thèmes et de les associer selon les besoins.

© Thomas Cantens WCO Research Unit 2019

- la téléphonie mobile afin de faciliter le transfert de données en temps réel et l'automatisation de leur géolocalisation.

Ces technologies peuvent être utilisées ensemble ou indépendamment les unes des autres, selon les besoins des services et leur niveau d'attentes. Par exemple, un logiciel de SIG autonome peut être utilisé par une unité du renseignement afin de représenter les données et d'en partager l'analyse dans un cadre opérationnel (tout SIG incorpore un logiciel de statistiques de premier ordre). On peut aussi imaginer une infrastructure de données spatiales combinant les trois technologies pour un centre opérationnel recueillant des informations et produisant du renseignement.

Du point de vue de la gestion des frontières, ces technologies présentent plusieurs avantages au niveau de leur déploiement :

- les réseaux de téléphonie mobile couvrent la plupart des régions frontalières ;
- les réseaux de téléphonie mobile ne connaissent pas de frontière, c'est-à-dire qu'ils restent actifs quelques kilomètres au-delà des frontières nationales, ce qui représente un atout pour la coopération entre les différentes administrations douanières, qui peuvent autoriser leurs agents à traverser les frontières nationales dans certaines circonstances (patrouilles conjointes, droit de poursuite, collecte de renseignement, etc.).
- la plupart des technologies (comme les SIG) sont de source ouverte.

Quel type de données peut-on envoyer à une infrastructure de données spatiales et pour quels résultats ?

- les données sur des cas de fraude afin de permettre une analyse des éléments

(géographiques, sociaux, économiques) qui caractérisent les circonstances de la fraude ;

- les données relatives au recouvrement des recettes ;
- la position des douaniers afin de permettre une meilleure synchronisation du déploiement des moyens de contrôle (au niveau national et régional) ;
- les inspections et les résultats des contrôles ;
- les incidents ou mouvements suspects de marchandises ou de camions.

Différents acteurs comme les communautés frontalières, les commerçants et les transporteurs peuvent également communiquer des géodonnées sur :

- la présence de contrôles et de barrages routiers ;
- les coûts informels et formels ;
- les abus commis par la douane ou plus généralement par les organes de l'État ;
- les soupçons concernant les menaces sécuritaires ou les trafics illégaux.

La première valeur ajoutée de l'adoption de solutions de géodonnées tient au fait que cette démarche est en adéquation avec la culture professionnelle des douaniers de première ligne et les encouragerait à partager leurs connaissances avec le siège central. La culture professionnelle des douaniers se fonde sur le contrôle du territoire, en particulier dans les zones éloignées où la connaissance du terrain est extrêmement utile pour les activités quotidiennes de la douane.

De plus, si les douaniers travaillent déjà dans un environnement où les mesures et les statistiques sont fortement présentes, les deux façons de penser – sous l'angle géographique et sous l'angle statistique – sont adoptées par différents acteurs au sein de l'administration : les



statistiques sont généralement traitées par les unités centrales ou installées au siège central, alors que les connaissances de terrain que possèdent les agents de première ligne sont rarement « structurées » de façon à pouvoir être communiquées à des fins d'analyse. Celles qui sont parfois « organisées » de sorte à pouvoir être transmises au reste de l'administration ont trait aux modes opératoires des contrebandiers : les cas de fraude sont repris par les unités centrales du renseignement qui structurent les données par groupes thématiques et les diffusent auprès de tous les services de terrain. Toutefois, la connaissance des agents de terrain va bien au-delà des cas de fraude et couvre la nature des opérateurs économiques, l'évaluation des richesses qui circulent, les types de mouvements les plus courants ou encore les itinéraires les plus utilisés. Ce type de savoir leur permet de mettre intuitivement en corrélation différents facteurs environnementaux, économiques, géographiques et culturels. Toutes ces données intuitivement recueillies par les douaniers de terrain ne sont pas directement liées aux cas de fraude mais elles aident les agents à détecter les comportements inhabituels et la fraude.

Les outils traitant les données géographiques rapportent les données sous la forme de cartes (parfois en temps réel). La dimension visuelle est importante parce qu'elle permet un dialogue en interne entre des spécialistes douaniers ayant des formations diverses et de cultures professionnelles différentes (analystes, statisticiens, agents de terrain, administrateurs) et qu'elle aide les décideurs à prendre des décisions en temps réel, notamment lorsqu'il s'agit d'optimiser la présence d'unités sur le terrain. En outre, les outils qui reposent sur la cartographie traditionnelle ou en temps réel (par exemple, concernant les flux de marchandises, les fraudes, les incidents, les patrouilles, les camions, etc.) permettraient d'établir des liens entre les différents types de connaissances présentes au sein d'une administration douanière. Enfin, la cartographie des données représente une excellente opportunité en matière de coopération, dans la mesure où elle facilite le dialogue avec les autres organismes présents aux frontières ou avec les acteurs publics tels que la police, l'armée, les experts dans différentes disciplines, voire dans différents pays.

Intégration régionale

Un autre domaine où les outils traitant les données géographiques peuvent avoir un profond impact est l'intégration régionale. Dans de nombreux pays en développement, l'intégration régionale est promue à travers des « couloirs de transit », dont le grand avantage est qu'ils offrent la possibilité de concilier les priorités et les intérêts de toutes les parties prenantes et de mettre au point différents régimes de coopération entre les douanes (de l'établissement de bureaux de douane étrangers dans un port à la mise

en place de postes-frontières intégrés). Ces couloirs de transit sont surtout un moyen de sécuriser le transit du point de vue des recettes.

Cela dit, les échanges régionaux ne se limitent pas à ces corridors puisqu'il existe également un commerce entre les communautés frontalières, suivant de longues routes commerciales historiques qui ne sont pas bien équipées mais qui permettent aux négociants d'échanger de grandes quantités de marchandises. De telles routes jouent un rôle essentiel puisqu'elles relient les zones éloignées à ces mêmes couloirs commerciaux ainsi qu'aux villes qui servent de pôles commerciaux. Le manque de connaissance et de capacité de gouvernance concernant ces routes peut supposer des pertes de revenu et induire une gouvernance informelle accrue par des acteurs non étatiques, ce qui peut aboutir à la création de conditions propices à la montée des inégalités économiques, de l'insatisfaction vis-à-vis de l'État, des insurrections et de la violence. Il est donc indispensable que les douanes puissent surveiller ces routes et ces zones frontalières afin de faciliter le commerce légal, de garantir la conformité aux règles du commerce et d'atténuer les risques liés à la sécurité sous une perspective régionale.

Conclusion

En générant des géodonnées concernant leurs domaines d'intérêt (les frontières, le commerce, le transport, la logistique, la fiscalité, la corruption), les administrations douanières pourront renforcer leur rôle dans la gestion des frontières et devenir pleinement acteurs du renseignement, de la sécurité, de la politique générale et du développement.

L'utilisation accrue des géodonnées ne serait en rien révolutionnaire pour les douanes. En effet, leur application se fonde sur ce qui existe déjà, ne venant y ajouter qu'une dimension géographique : les bases de données nationale, régionale ou internationale (telle que le nCEN ou le CEN) permettent de partager les données qui sont enregistrées manuellement par un agent de liaison, une infrastructure de données spatiales pourrait, elle, permettre d'exploiter les capacités tant des SIG que de la téléphonie mobile pour automatiser le recueil, la dissémination et la représentation de données concernant les activités douanières et commerciales.

L'usage des géodonnées augmente et il est temps que la douane examine avec plus d'attention les outils qui existent et qui pourraient l'aider considérablement à recueillir et à analyser les données, dans le but de sécuriser mais aussi de faciliter les activités économiques transfrontalières.

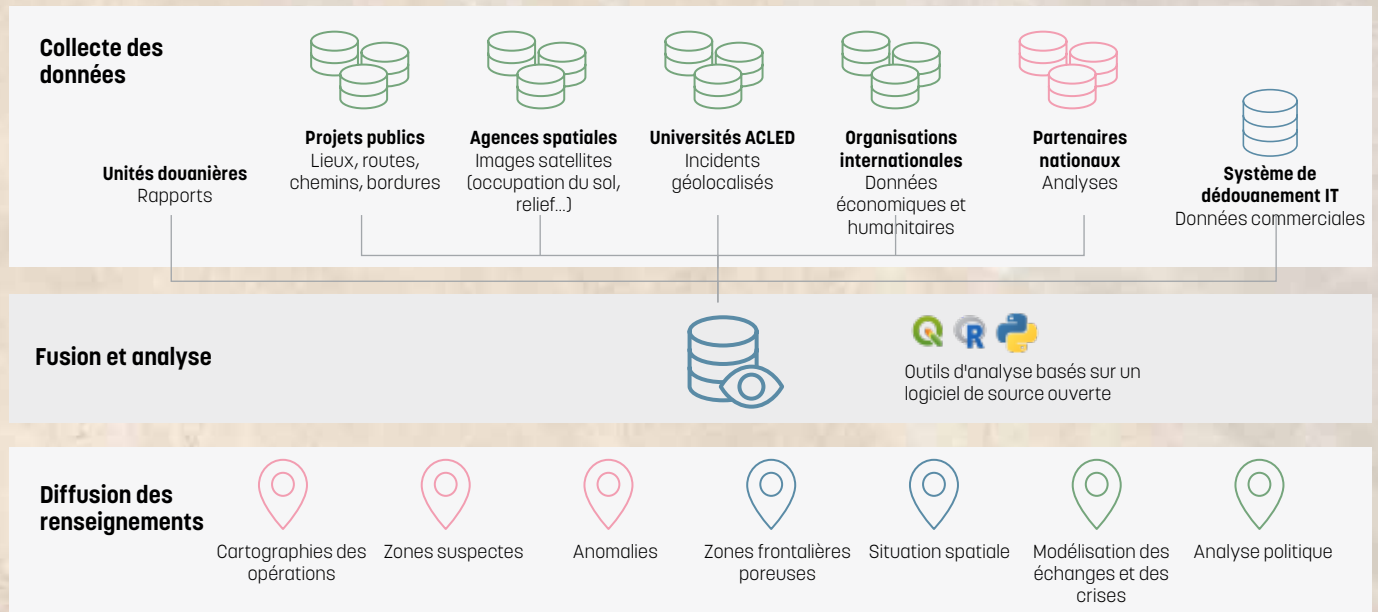
En savoir +

research@wcoomd.org



Aperçu d'un mécanisme pour l'application de la géointelligence en douane

© Thomas Cantens WCO Research Unit 2019



* Armed Conflict Location & Event Data Project

DOUANE



TRACABILITÉ

DE LA FICTION À LA RÉALITÉ

ÉVÉNEMENT

Colloque Douanier Européen

N°

15

DU

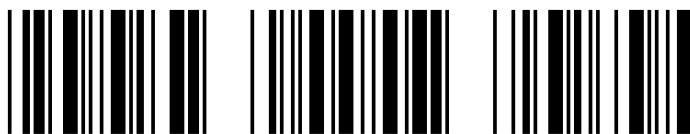
27 novembre 2019

AU

28 novembre 2019

LIEU

Lille Grand Palais



ORGANISÉ PAR



ODASCE
Douane et Fiscalité des Échanges

SPONSORISÉ PAR



C'M'S / Francis Lefebvre
Avocats



Amber Road
POWERING GLOBAL TRADE®



managing
international
customs & trade compliance



DESCARTES™
WISETECH GLOBAL GROUP



AKANEA



the answer company™
THOMSON REUTERS®

La Finlande met au point un calculateur de droits convivial

Par Päivi Maunuksela-Malinen,

AGENT PRINCIPAL DES DOUANES, SPÉCIALISTE DU SERVICE À LA CLIENTÈLE, DOUANE FINLANDAISE

La Douane finlandaise a mis au point un calculateur de droits de douane en ligne qui permet aux consommateurs qui achètent des marchandises en ligne de déterminer facilement le montant des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) qu'ils devront plus que probablement payer pour dédouaner leurs marchandises.

L'utilisateur doit préciser les types de marchandises qu'il commande, la région d'où elles proviennent (territoire douanier de l'UE / territoire fiscal hors UE / hors UE), la monnaie de l'achat, le prix des marchandises et les frais de transport et de traitement.

Le système calcule ensuite le montant des droits de douane et de la TVA potentiellement dus, puis explique la procédure de dédouanement en fonction de l'intervenant qui transportera les marchandises (opérateur postal ou transporteur).

Le calculateur ne donne qu'un montant indicatif et ne répertorie pas toutes les catégories de marchandises. Il permet toutefois d'informer l'utilisateur des incidences de son achat en ligne.

Ce projet est innovant dans la manière dont il a été développé. La Douane a en effet collaboré avec des étudiants universitaires et une version bêta du calculateur a été lancée pour obtenir les commentaires des utilisateurs. L'équipe a ensuite retravaillé l'application sur la base de ces commentaires avant la sortie de la version finale.

Au cours des six mois qui ont suivi la mise en ligne du calculateur, le nombre d'utilisations a plus que décuplé, atteignant plus de 65 000 chargements de la page par mois. Les utilisateurs ont apprécié le côté pratique de l'outil et la possibilité de visualiser facilement les résultats des recherches au moyen de graphiques. Ils ont fait de nombreux commentaires positifs, par exemple : « l'argent du contribuable n'avait jamais été aussi bien utilisé » ou « enfin quelque chose que le citoyen normal peut comprendre ».

En savoir +

<https://tulli.fi/en/customs-duty-calculator>
paivi.maunuksela-malinen@tulli.fi

TULLI
 CUSTOMS DUTY CALCULATOR

Select the goods you are ordering

Where are your goods delivered from?

From the EU

From outside the EU

Calculate customs duty and VAT

Who transports your consignment?

YOUR CONSIGNMENT ARRIVES



PROFILE ou comment renforcer la gestion des risques douaniers

Par Toni Männistö et Juha Hintsa,
DE LA CROSS-BORDER RESEARCH ASSOCIATION

PROFILE est un projet financé par le programme de recherche et d'innovation de l'Union européenne (UE) Horizon 2020 qui vise à mettre au point et à l'essai des outils d'analyse des données dans le but d'améliorer les techniques de gestion des risques douaniers. Son objectif ultime est de faciliter et d'accélérer l'adoption, par les administrations douanières, des techniques de pointe d'analyse des données, notamment l'incorporation de sources de données nouvelles et ouvertes, afin d'améliorer substantiellement l'établissement de profils de risque.

Vers une meilleure évaluation des risques

Les solutions élaborées dans le cadre du projet se fondent sur l'apprentissage automatique, l'analyse basée sur les graphes et les technologies de traitement automatique du langage naturel, autant de technologies qui permettront aux douanes de recueillir et d'organiser des données non-structurées, d'explorer de vastes jeux de données, de mieux tirer parti des retours d'information liés aux contrôles et des résultats des inspections, et, enfin, de visualiser les jeux de données complexes.

Le projet cherche à enrichir les systèmes de gestion des risques douaniers qui contiennent des données habituellement recueillies par la douane en leur fournissant des données que possèdent les fournisseurs de mégadonnées du secteur privé ou encore des données disponibles en ligne, telles que la valeur des produits apparaissant sur les sites de commerce électronique. L'accès à une gamme plus large de données et aux technologies de pointe en matière d'analyse des données donnera aux administrations des douanes une meilleure vision des

risques posés par les mouvements transfrontaliers de marchandises.

L'idée est de permettre également un partage de douane à douane systématique des déclarations sommaires d'entrée ainsi que des informations pertinentes en matière de risque à travers « l'architecture PROFILE de partage des données concernant le risque ».

Consortium de projet

Le projet rassemble 14 partenaires issus de huit pays européens, parmi lesquels cinq administrations douanières, des fournisseurs de technologies de pointe et des universités ainsi que des instituts de recherche. Le projet est coordonné par la *Cross-border Research Association (CBRA)*, institut suisse de recherche et d'éducation sur la sécurité de la chaîne logistique et la facilitation des échanges et partenaire de longue date de l'OMD.

Activités du projet

La valeur technique et la viabilité économique des solutions mises au point dans le cadre du projet sont mises à l'épreuve en situation réelle, dans des « laboratoires vivants » en Belgique, aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède. Trois d'entre eux sont placés sous la supervision directe des partenaires douaniers du projet PROFILE :

- dans le laboratoire vivant néerlandais, une solution a été conçue visant à recueillir des informations sur le prix des produits auprès des places de marché de pair à pair et des boutiques en ligne, et à comparer les prix moyens aux valeurs déclarées des produits au moment de l'importation des envois de commerce électronique.

- dans le laboratoire vivant belge, un outil a été mis au point afin d'établir des indicateurs de risque qui permettent de déterminer le profil de risque des opérateurs économiques et d'améliorer les modèles de ciblage actuels. Un accès à des sources données plus vastes et de qualité et l'utilisation des techniques d'apprentissage automatique rendent cette tâche bien plus aisée.
- Le laboratoire vivant suédo-norvégien vise à améliorer l'évaluation des risques douaniers à l'importation et à l'exportation à la frontière entre la Suède et la Norvège. Le laboratoire travaille notamment sur les possibilités et les obstacles liés à l'échange des données tirées des déclarations à l'importation et à l'exportation ainsi qu'au partage de renseignements utiles en matière de risque entre un État membre de l'UE et un État non-membre.

Le quatrième laboratoire vivant, sous la direction du Centre commun de recherche de l'UE, se penche sur les manières dont

les données pertinentes en matière de risques peuvent être partagées entre les administrations des douanes de l'UE. Le but n'est pas de remplacer les mécanismes actuels de collaboration en matière d'analyse des risques mais bien de les compléter à travers une plateforme qui peut être utilisée afin de couvrir rapidement les nouveaux besoins de partage des données entre les membres de n'importe quel groupe de pays. À l'heure actuelle, un schéma d'architecture de partage des données relatives au risque est en cours d'élaboration.

Chaque laboratoire vivant suit des méthodologies et directives convenues, notamment des lignes directrices relatives à la gouvernance des données. Ce mode opératoire facilitera le déploiement ultérieur des solutions PROFILE auprès des administrations des douanes de l'UE mais aussi au-delà.

En savoir +

www.profile-project.eu
profile@cross-border.org



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

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

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



 www.akanea.com



Lutte contre les flux financiers illicites : l'approche de la Douane brésilienne

Par Fabiano Coelho, Lucas Rodrigues Amaral et Luciana Barcarolo,
DOUANE BRÉSILIENNE

Le rôle de la douane n'a cessé de se complexifier au cours des années. D'une part, les multinationales et les acteurs des chaînes logistiques en général font pression sur les gouvernements pour qu'ils mettent en place un nouveau modèle opérationnel aux frontières, fondé sur des procédures simplifiées et accélérant la mainlevée des marchandises échangées. De l'autre, les gouvernements demandent à la douane et aux autres organismes de réglementation présents aux frontières d'appliquer un nombre croissant de règles et de lois visant à créer un marché juste et équitable et à protéger la santé des citoyens ainsi que l'environnement.

Plus récemment, l'accent a été mis sur la lutte contre le blanchiment d'argent réalisé sous le couvert d'opérations commerciales et contre les flux financiers illicites (FFI) qui y sont associés. Le système financier traditionnel étant de plus en plus réglementé, le système des échanges internationaux, qui n'est soumis à aucune réglementation comparable, s'est converti en un mécanisme alternatif pour ceux désirant mouvoir des capitaux à travers les frontières.

La notion de FFI ne fait pas l'objet d'une définition communément admise. Le rapport Mbeki (2015) en donne une interprétation large, couvrant des pratiques telles que les prix de transfert abusifs, la falsification de factures commerciales et une évasion fiscale agressive. Selon Cobham et Janský, co-auteurs du document de référence de la première réunion du Groupe intergouvernemental d'experts du financement du développement organisée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), les FFI sont une expression générique désignant une vaste palette de transactions dont le dénominateur commun n'en est pas le caractère illégal mais bien le recours à l'opacité financière, le but étant qu'elles restent cachées du public et des instances de réglementation.

Par ailleurs, Cobham et Janský expliquent que le phénomène des FFI a trait à des flux cachés, où l'origine du capital ou la nature des transactions



© AdobeStock / dadasdo

entreprises sont illicites et délibérément occultées. Ainsi, si la nature intrinsèque des FFI est la dissimulation, leur élément moteur est l'opacité financière offerte par les juridictions connues pour être des paradis fiscaux ou pour pratiquer le secret bancaire.

Plusieurs chercheurs ont relevé la falsification des factures commerciales comme principal vecteur des FFI. La fausse facturation commerciale désigne les cas de fraude où l'importateur ou l'exportateur, voire parfois les deux, manipulent la valeur (que ce soit le prix, la quantité ou la qualité) des marchandises dans leurs déclarations en douane. Parmi les formes spécifiques de falsification des prix figure la refacturation. Le groupe de réflexion Global Financial Integrity (GFI) décrit ce processus comme suit : « On parle de refacturation lorsque des marchandises sont exportées d'un pays à un autre sous une facture qui est ensuite redirigée vers une autre juridiction – habituellement un pays avec un niveau d'imposition faible ou nul (ou un paradis fiscal) – où le prix de facture est modifié ; la facture ainsi révisée est alors envoyée vers le pays d'importation à des fins de dédouanement et de paiement. En surfacturant les importations ou en sous-facturant les exportations artificiellement, la refacturation transfère les bénéfices des pays en développement vers d'autres juridictions, généralement à des fins d'évasion fiscale ».

La démarche du Brésil

En 2014, Global Financial Integrity (GFI) a entrepris une étude au Brésil, qui a abouti à un rapport intitulé « Brazil: Capital Flight, Illicit Flows, and Macroeconomic Crises, 1960-2012 » (Le Brésil: fuite de capitaux, flux illicites et crises macroéconomiques, 1960-2012). Parmi ses conclusions, le rapport établit que la fausse facturation représente la plus grande part de la fuite des capitaux depuis le Brésil et que la sous-facturation délibérée des exportations constitue la méthode de prédilection pour faire « sortir » illicitement les fonds du pays, ou plutôt pour éviter qu'ils ne rentrent et ne soient taxés.

Selon l'expert brésilien Valtair Soares Ferreira qui a analysé les mécanismes d'évasion et de fraude fiscale sur les transactions d'exportation de marchandises au Brésil, la manipulation des règles des prix de transfert et le recours à des « centres de refacturation » dans des juridictions opaques comptent parmi les manières utilisées par les entreprises pour réduire leurs obligations fiscales dans le pays.

L'expert en droit fiscal international Alberto Xavier a également mis en lumière le rôle des sociétés intermédiaires offshores, situées dans des paradis fiscaux, dans les opérations frauduleuses fondées sur la « refacturation ».

Face à l'accumulation de preuves laissant entrevoir l'ampleur du problème, le gouvernement a créé, en 2018, un Groupe de travail et de recherche sur les flux financiers illicites à travers la fausse facturation, composé de spécialistes des douanes, du fisc et du renseignement et chargé de déterminer la meilleure manière de s'attaquer aux FFI associés aux transactions commerciales internationales. Il s'agit du premier groupe de ce type au sein du Département des recettes fédérales du Brésil (RFB).

Mesure de l'exposition au risque des FFI

Les experts du Groupe ont fondé leurs travaux sur l'hypothèse de Cobham & Janský selon laquelle, puisque les FFI sont par définition cachés, la probabilité de fraude augmente avec le niveau d'opacité financière offerte par les juridictions impliquées dans une transaction donnée : en d'autres termes, plus le niveau de secret bancaire est élevé, plus le risque de FFI est grand.

En utilisant les données tirées de SISCOMEX, les experts ont mesuré le niveau d'exposition des transactions au risque de sous-évaluation pour les exportations et de surévaluation pour les importations, selon deux indicateurs de risque principaux : la nature triangulaire ou multicouches de la transaction (c'est-à-dire lorsque le pays acquéreur est différent du pays de destination) et le niveau d'opacité offert par le pays acquéreur ou de vente (c'est-à-dire les transactions impliquant des pays considérés comme étant des paradis fiscaux ou comme offrant des « régimes fiscaux privilégiés »).

Les transactions ont été catégorisées selon leur niveau d'exposition au risque des FFI comme suit :

- faible exposition au risque – exportations ou importations directes (pays acquéreur / de vente = pays de destination / d'origine) où le pays acquéreur / de vente n'est pas un paradis fiscal ;
- exposition moyenne au risque – exportations ou importations triangulaires (pays acquéreur / de vente <> pays de destination / d'origine) où le pays acquéreur / de vente n'est pas un paradis fiscal ;

On parle de refacturation lorsque des marchandises sont exportées d'un pays à un autre sous une facture qui est ensuite redirigée vers une autre juridiction – habituellement un pays avec un niveau d'imposition faible ou nul – où le prix de facture est modifié ; la facture ainsi révisée est alors envoyée vers le pays d'importation à des fins de dédouanement et de paiement

- exposition au risque élevée – exportations ou importations triangulaires (pays acquéreur / de vente <> pays de destination / d'origine) où le pays acquéreur / de vente est un paradis fiscal ; exportations et importations directes (pays acquéreur / de vente = pays de destination / d'origine) où le pays acquéreur / de vente est un paradis fiscal.

Graphiques des tendances historiques

Sur la base des catégories prédéfinies d'exposition au risque ci-dessus, des tableaux représentant les tendances historiques ont été élaborés pour analyser l'évolution de l'exposition au risque à un flux financier illicite pour les transactions à l'exportation.

Le graphique montre qu'après 2016, le Brésil a connu une augmentation significative de transactions présentant un risque d'exposition élevé aux FFI. Cette hausse est principalement due à une croissance dans les transactions triangulaires ou multicouches impliquant des tierces parties enregistrées dans un paradis fiscal.

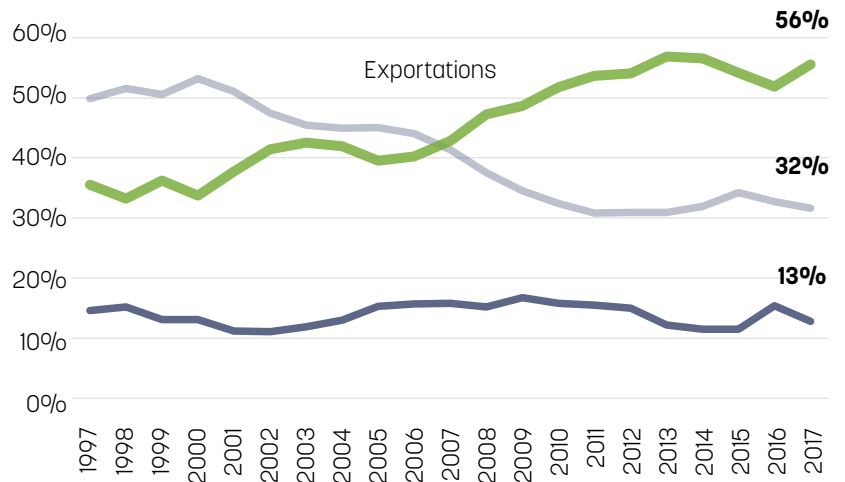
De la même manière, les tendances historiques concernant les transactions à l'importation ont été compilées. Le graphique 2 montre une petite augmentation des transactions à l'importation présentant un risque élevé suite à la crise financière de 2008, avec un léger déclin de 2014 à 2015. Dans l'ensemble, les exportations brésiliennes sont plus exposées au risque des FFI que les importations.

Types de marchandises

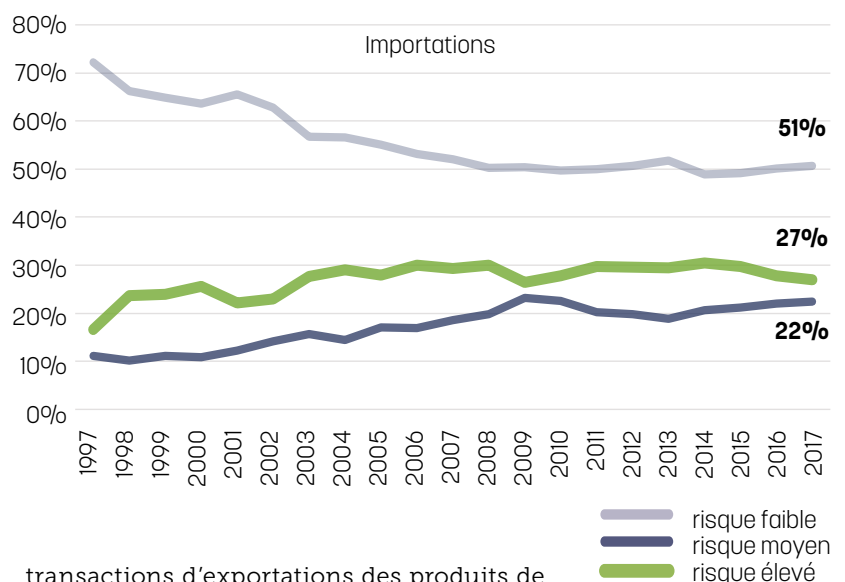
Les matières premières et autres produits « de commodité » constituent 60 % des exportations brésiliennes. Il a donc été décidé d'analyser le schéma suivi par les flux financiers selon le type de marchandises exportées. Ces produits ont été rassemblés en groupes tels que les fèves de soja et leurs dérivés, le jus d'orange, les minéraux et les métaux, etc. Il a été constaté que la plupart des transactions portant sur ces marchandises reposent sur des opérations triangulaires impliquant des paradis fiscaux ou des régimes fiscaux privilégiés.

Le graphique 3 montre le pourcentage de transactions à structure triangulaire (ordonnée) portant sur les produits tombant sous la catégorie des fèves de soja (Codes du Système harmonisé 12.01, 15.07 et 23.04) selon la valeur des transactions en dollars des États-Unis (abscisse). On peut observer une concentration de transactions en haut de l'ordonnée. Près de 100 % des

Graphique 1 - Tendances historiques concernant l'exposition au risque des FFI sur les exportations



Graphique 2 - Tendances historiques concernant l'exposition au risque des FFI sur les importations



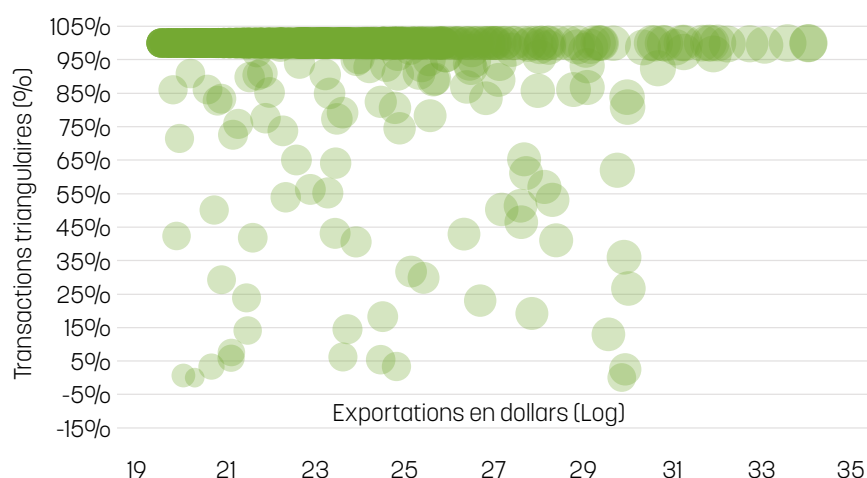
transactions d'exportations des produits de soja, en particulier celles de haute valeur, sont triangulaires et passent par des paradis fiscaux ou par des régimes fiscaux privilégiés. Une tendance similaire a été observée pour les transactions d'exportation de minéraux et de produits agricoles.

Flux de marchandises et flux financiers

Le graphique 5 présente les principaux « partenaires commerciaux » du Brésil, en comparant, pour chacun d'eux, la valeur des flux de marchandises arrivant dans le pays de destination, telles que déclarées sur la déclaration d'exportation, avec le flux financier correspondant partant du Brésil et associé aux exportations, pour la période de 2012 à 2017.

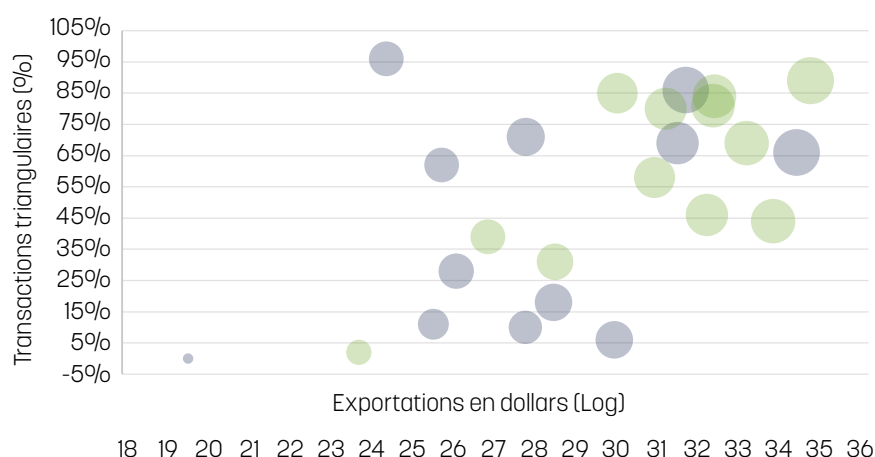
On peut constater, par exemple, que le flux financier en direction des Îles Caïmans s'élevait à quelque 64 milliards de dollars des

Graphique 3 - Fèves de soja et leurs dérivés (codes SH : 12.01, 15.07 et 23.04)



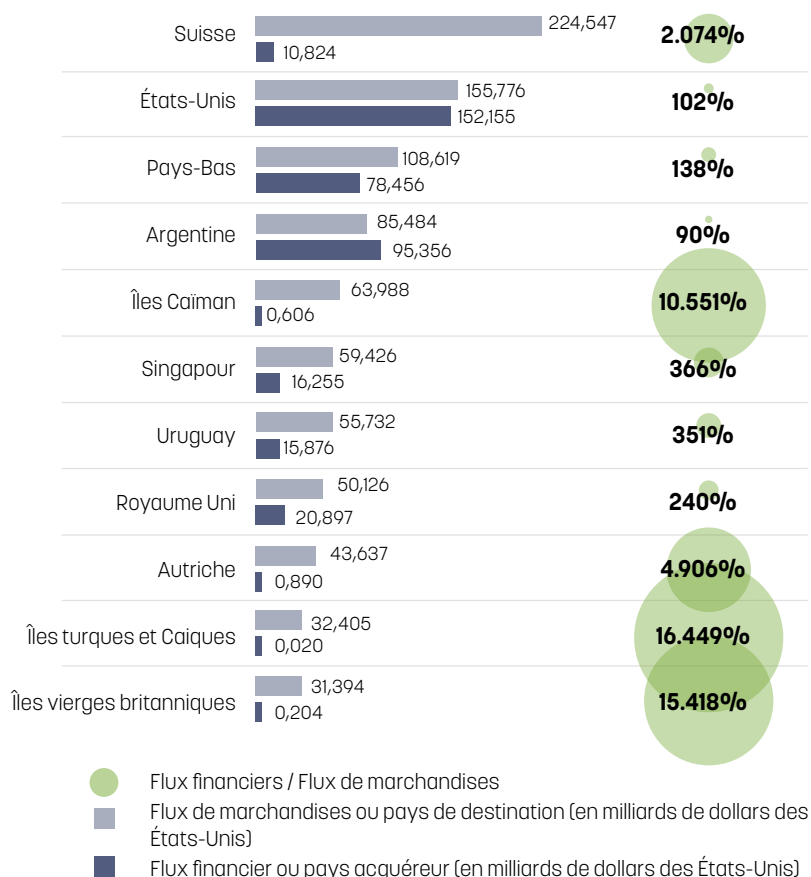
Près de 100 % des transactions d'exportations des produits de soja, en particulier celles de haute valeur, sont triangulaires et passent par des paradis fiscaux ou par des régimes fiscaux privilégiés. Une tendance similaire a été observée pour les transactions d'exportation de minéraux et de produits agricoles.

Graphique 4 - Minéraux et produits agricoles



© Artistic Bokeh

Graphiques 5 - Flux de marchandises et flux financiers



États-Unis alors que la valeur des marchandises qui sont vraiment entrées physiquement sur le territoire des îles était de moins d'un milliard. Suivant un schéma qui peut être observé pour de nombreux autres pays pratiquant le secret bancaire et proposant des conditions fiscales attrayantes, des entreprises basées aux Îles Caïmans vendent, au cours d'une opération de transit international, voire avant, des marchandises à un autre pays à un prix considérablement supérieur et souvent sans qu'aucun fondement économique ne justifie la différence de prix. Dans certains cas, les marchandises brésiliennes ont été directement envoyées aux différents pays de destination.

Ces éléments de preuve laissent supposer que les opérations triangulaires ou multicouches peuvent avoir été utilisées en tant que vecteurs pour le transfert de bénéfices vers des juridictions avec un niveau d'imposition plus faible afin de réduire la charge fiscale des sociétés impliquées au Brésil. Les juridictions appliquant le secret bancaire et le manque de transparence ont probablement joué un rôle majeur et ont été les moteurs de ce type de pratiques de fausse facturation.

Plan d'action

Bien qu'il n'existe pas de méthodologie irréfutable pour le calcul du montant des pertes fiscales causées par ces flux financiers sortants, l'incidence et les répercussions économiques de ce phénomène sur le Brésil sont évidentes. Compte tenu de la situation, le Brésil a lancé diverses mesures et compte adopter un éventail de politiques afin de lutter efficacement contre les FFI. Quelques-unes des mesures qui ont été prises ou qui sont envisagées sont détaillées ci-après.

Démarche intégrée

Afin de relever les tendances en matière de fraude liée aux FFI, le Brésil a misé sur une coopération renforcée entre services fiscal et douanier. La Douane peut recueillir des renseignements durant le processus de dédouanement à l'exportation et entreprendre un contrôle a posteriori afin d'obtenir une image complète de l'opérateur commercial et afin d'évaluer la qualité et les valeurs d'une transaction déclarée, et soumettre un rapport au fisc en cas de doute. La Douane et le fisc travaillent ensemble pour s'assurer que les valeurs des exportations sont correctement déclarées (rôle incombant à la Douane) mais aussi que les taxes sur les bénéfices sont effectivement recouvrées et que les lois sur la fiscalité des entreprises sont pleinement respectées (rôle incombant au fisc). Dans le cas du Brésil, cette démarche est d'autant plus aisée que les deux organismes appartiennent à la même entité.

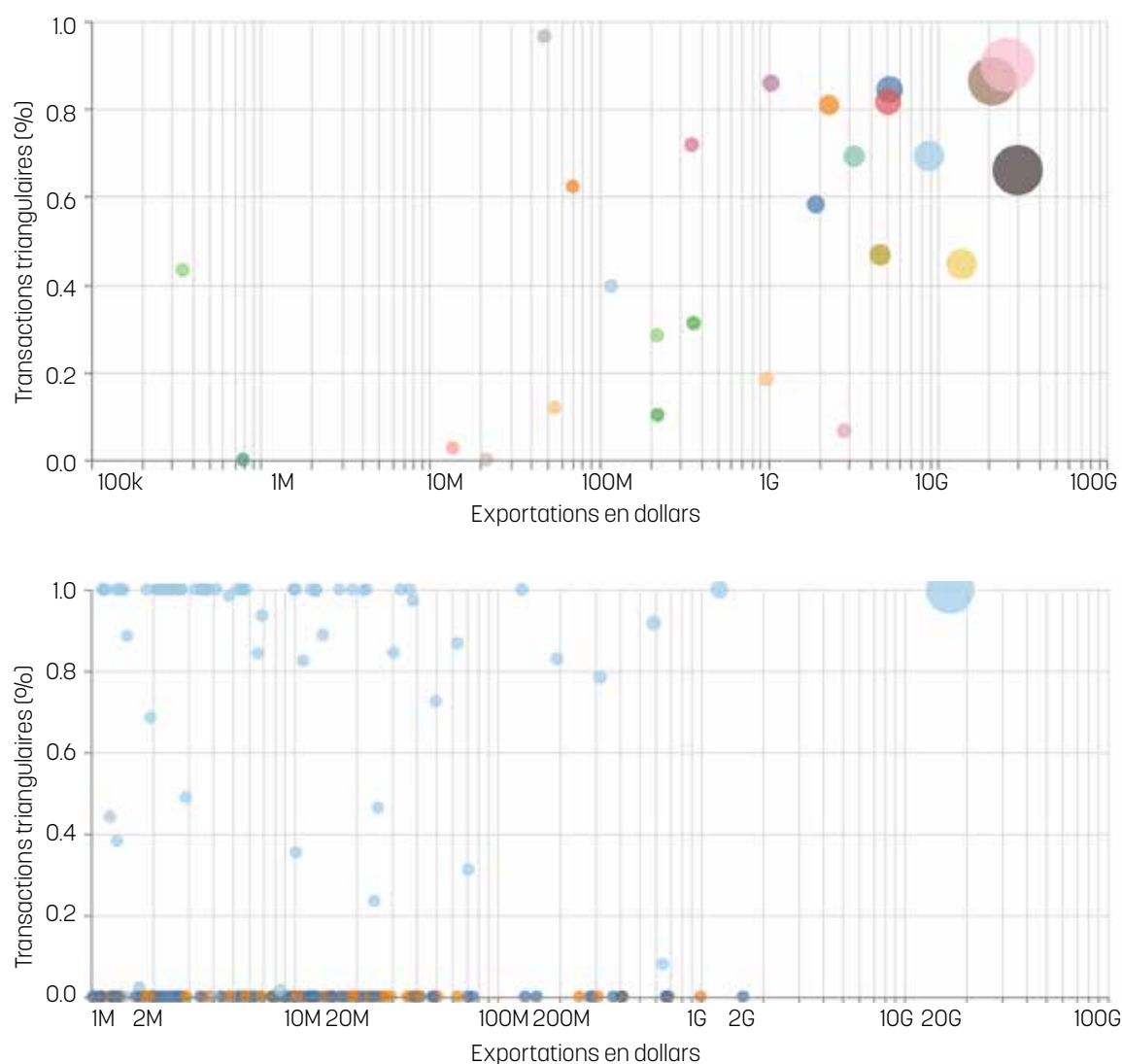
Outil de gestion des risques

Un outil de gestion des risques utilisant l'analyse graphique a été mis au point et déployé. L'outil, baptisé IFF-Explorer, permet de repérer les anomalies et les schémas de triangulation dans le cadre de transactions commerciales internationales. Cet outil peut être configuré afin de pouvoir appliquer la méthode de l'analyse des échanges du pays partenaire ou la méthode du filtre de prix, deux méthodologies qui sont largement utilisées pour détecter et évaluer la fraude par falsification des prix du commerce mais aussi les cas de triangulation.

Analyse des données et échange d'informations

Des analyses approfondies pour mesurer l'ampleur des FFI dans les transactions commerciales doivent encore être menées. L'une des méthodes d'analyse que nous envisageons est l'analyse miroir des données commerciales afin de relever les anomalies

Graphique 6 – Prototype IFF-Explorer



ou les écarts dans les valeurs déclarées des exportations et des importations des deux côtés du flux commercial, l'idée étant que cette comparaison permette de détecter les transferts illicites de valeur. L'échange automatique multilatéral de données commerciales au niveau de la transaction est ici déterminant. À cet égard, le Groupe de travail et de recherche sur les FFI à travers la fausse facturation a recommandé le lancement d'un projet pilote visant à mettre à l'essai l'échange de données commerciales au niveau des transactions avec un pays partenaire commercial, en recourant à la technologie des chaînes de blocs.

De plus, le Brésil est signataire de la Convention concernant l'assistance administrative mutuelle en matière fiscale de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OECD) et de l'accord multilatéral entre autorités compétentes pour l'échange des déclarations pays par pays, fondé sur

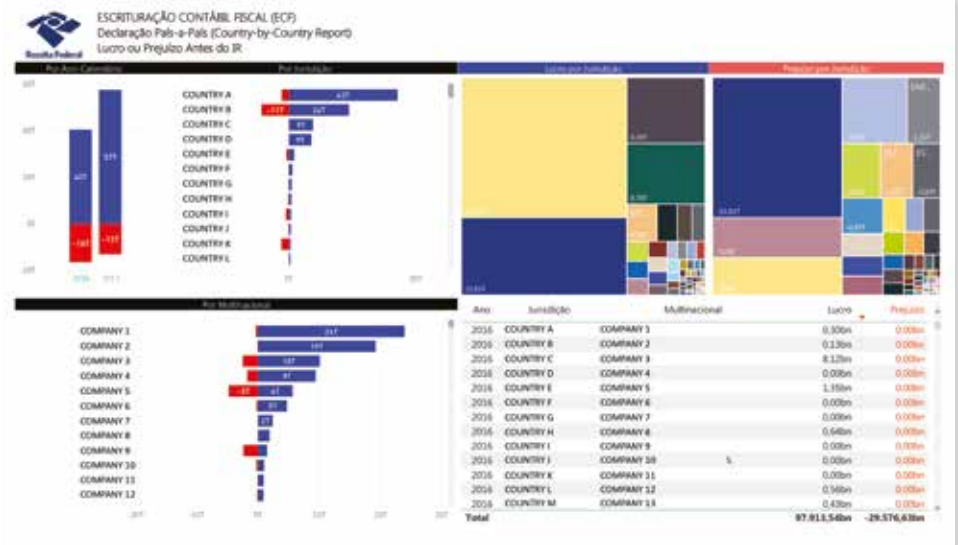
la Convention. L'accord permet l'échange automatique des déclarations pays par pays préparées par « l'entité déclarante » d'une entreprise multinationale et soumises annuellement aux autorités fiscales de la juridiction de résidence fiscale de l'entité ainsi qu'aux autorités fiscales de toutes les juridictions où l'entreprise déploie ses activités. Afin de mieux analyser les données qu'elle reçoit, la Douane du Brésil s'attelle à la tâche de concevoir des outils analytiques, comme le montrent les images des prototypes ci-dessous.

Mesures douanières et fiscales conjointes

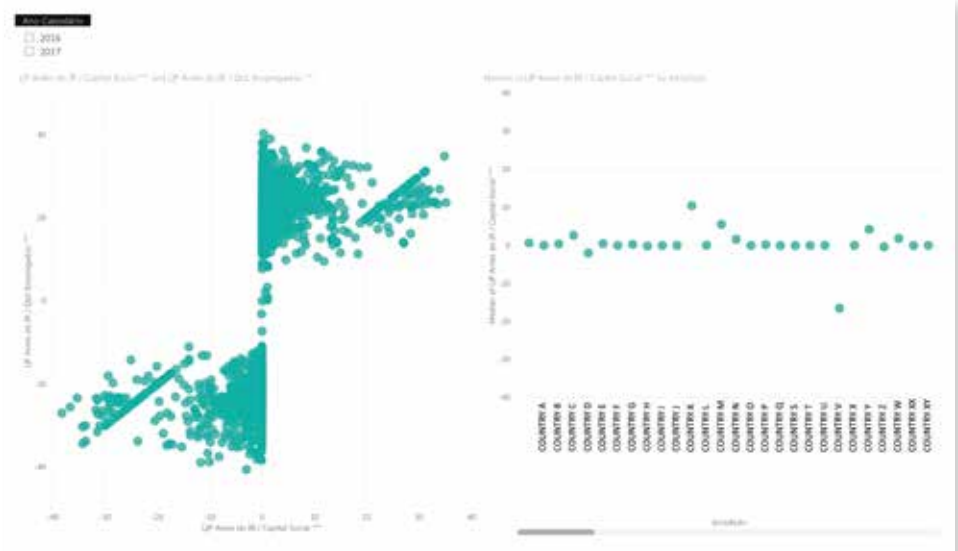
Suivant les recommandations de politique générale de l'OCDE et de l'OMD et sur la base des travaux du Groupe de travail et de recherche sur les FFI à travers la fausse facturation, la RFB entend également créer un groupe d'action conjoint douane-fisc en

Un outil de gestion des risques utilisant l'analyse graphique a été mis au point afin de repérer les anomalies et les schémas de triangulation dans le cadre de transactions commerciales internationales.

Graphique 7 - Images indicatives des prototypes en cours d'élaboration pour l'analyse des données, en recourant aux déclarations pays par pays



Graphique 8 - Images indicatives des prototypes en cours d'élaboration pour l'analyse des données, en recourant aux déclarations pays par pays



2019 pour s'attaquer aux FFI à travers la fausse facturation, et élaborer des programmes conjoints douane-fisc de ciblage, de contrôle et de conformité. Une des missions du groupe d'action sera de revoir l'ensemble des pénalités en vue de les ajuster, dans la mesure où le régime de sanctions en vigueur à l'heure actuelle est trop strict et n'encourage pas les sociétés à régulariser leur situation. L'objectif ultime de la RFB n'est pas de sanctionner en soi mais bien d'encourager la régularisation des entreprises et d'endiguer le recours abusif au commerce international en tant qu'outil au service de l'évasion fiscale et en tant que vecteur des flux financiers illicites sortant du Brésil.

Amélioration du système

En ce qui concerne les régimes douaniers, il s'avère aujourd'hui nécessaire d'améliorer

l'enregistrement et le contrôle des transactions du commerce international. Une refonte complète de SISCOMEX est en chantier, le but étant de concevoir des procédures simplifiées et de remanier le flux de travaux. Le nouveau système permettra de procéder à des analyses statistiques et devrait améliorer grandement le processus d'évaluation des risques douaniers.

Prête à relever le défi

La RFB est en train de s'équiper d'un véritable arsenal afin de lutter contre les stratagèmes permettant de transférer des fonds de manière illicite, notamment les schémas triangulaires. Si le défi est grand, la Douane brésilienne estime qu'il est possible de combattre les FFI sans entraver le flux des échanges internationaux.

En savoir +

fabiano.coelho@rfb.gov.br

Rapiscan
systems

AS&E

Part of the OSI Systems family of security companies

***i scan* with technology from
Rapiscan Systems | AS&E.**

Customs officers are on the front lines of securing ports of entry while preventing trade fraud and contraband smuggling.

We know Customs officers take pride in their mission. That's why we're proud to introduce the **all-new Eagle® line of cargo and vehicle inspection systems**—a new class of high-energy and multi-technology scanning systems to help Customs officials around the world uncover threats and contraband, speed up legitimate cargo clearance, and ensure proper duties are paid.



EAGLE®

iscancargo.com/eagle

Académie OMD

E-learning douanier pour le secteur privé



à propos

L'Académie OMD, en tant que point d'accès du secteur privé à l'expertise de l'Organisation mondiale des douanes, offre une large gamme de cours e-learning, des formations en direct via webinaire et de nombreux autres outils et fonctionnalités incluant les informations douanières et les forums

contact

<https://academy.wcoomd.org/>
academy@wcoomd.org

comment



Les apprenants accèdent aux cours, certificats et forums directement depuis leur page d'accueil



Les sociétés et universités fournissent l'accès, respectivement à leur personnel et à leurs étudiants, par l'intermédiaire d'environnements personnalisés



Les associations, centres de formation et autres institutions coopèrent avec l'Académie OMD pour distribuer la connaissance douanière au niveau mondial

cours disponibles

Cours sur le Système harmonisé

- SH - Industrie et construction
- SH - Produits chimiques
- SH - Agriculture et agroalimentaire
- SH - Textiles
- SH - Art et joaillerie

Cours sur le Modèle de données de l'OMD

- Cours 1 - Gestionnaires
- Cours 2 - Praticiens

Cours sur la Valeur de Douane

- Cours 1 - Concepts d'évaluation et valeur de la transaction
- Cours 2 - Méthodes d'évaluation avancées

Cours sur la Convention de Kyoto révisée

- Annexe Générale
- Annexes spécifiques

Cours sur le guichet unique

- Cours 1 - Praticiens
- Cours 2 - Gestionnaires

Plus de cours

- Règles d'origine
- Prix de transfert
- Admission Temporaire
- Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC
- SAFE & OEA
- Transit
- Système TIR



© POTI FREE INDUSTRIAL ZONE

Zones franches : l'expérience de la Géorgie

Par le Département des douanes du Service des recettes de Géorgie

En vertu de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (ou Convention de Kyoto révisée) de l'OMD, la notion de zone franche désigne une partie du territoire dans laquelle les marchandises qui sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation.

En établissant des zones franches et en y offrant des avantages fiscaux ainsi que des services opérationnels ou de soutien, la Géorgie a voulu faire en sorte que le pays puisse mieux s'intégrer dans la chaîne logistique mondiale, et ainsi stimuler son développement économique, faciliter les échanges internationaux, attirer les investissements directs étrangers et favoriser la création d'emploi. La Géorgie compte actuellement quatre zones franches industrielles dans les villes de Tbilissi, de Koutaïssi et de Poti.

Cadre législatif national

Bien que la Géorgie ait ratifié la Convention de Kyoto révisée, elle n'a accepté aucune des annexes spécifiques et n'a donc pas adopté

l'Annexe spécifique D, dont le Chapitre 2 énonce les 21 normes couvrant un large éventail de procédures douanières liées au fonctionnement des zones franches. Malgré tout, lorsqu'elle a créé ses propres zones franches, la Géorgie s'est efforcée d'aligner une grande partie de sa législation sur les dispositions du Chapitre 2, à une exception près.

En effet, l'article 9 du Chapitre 2 stipule que « 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 ». Dans le cas de la Géorgie, toutes les transactions doivent être enregistrées dans le système douanier informatisé, y compris les importations dans les zones franches.

À l'heure actuelle, le cadre législatif national régissant les zones franches se fonde sur :

- la loi couvrant les zones franches industrielles ;
- une réglementation sur les « instructions concernant le montant des garanties et

les conditions d'établissement des zones franches industrielles et les règles d'entreposage des marchandises » et sur « l'établissement, l'agencement et le fonctionnement des zones franches industrielles » ;

- divers articles du Code fiscal sur « les instructions concernant le mouvement et le dédouanement des marchandises sur le territoire douanier de la Géorgie » ;
- un décret du Directeur du Service des recettes concernant « l'application de procédures concernant l'entrée et la sortie de marchandises ainsi que leur dédouanement lorsqu'elles entrent sur le territoire douanier de la Géorgie ou en sortent ».

Ensemble, ces divers éléments de la législation déterminent la façon dont une zone franche peut être établie ainsi que le profil, les obligations, les rôles et responsabilités de toutes les parties impliquées, parmi lesquelles le service des douanes, les administrateurs de la zone franche et les entreprises qui y sont enregistrées pour y exercer leurs activités.

Par exemple, en vertu de la législation, l'administrateur d'une zone se charge de la gestion générale de la zone en cause et, dans ce cadre, il doit pourvoir l'infrastructure nécessaire pour les postes de douane et fournir tous les moyens techniques, équipements et matériel nécessaires pour l'application des régimes douaniers et le fonctionnement des systèmes électroniques douaniers. Par ailleurs, un système de barrière (ou dans certains cas, de plusieurs barrières) doit être bâti pour clôturer le périmètre de la zone franche et différents postes douaniers doivent être érigés au point d'entrée et de sortie de la zone.

Pratiques opérationnelles

Les envois entrant dans la zone franche industrielle sont considérés comme des exportations, tandis que les envois quittant la zone sont traités comme des exportations s'ils sont destinés à un pays étranger ou comme des importations si leur destination est le territoire douanier de la Géorgie. Afin de pouvoir déployer leurs activités dans la zone, les entreprises doivent introduire une demande de licence auprès de l'administrateur de la zone. Les activités permises dans les zones franches industrielles vont d'opérations de logistique à la fabrication de produits, en passant par l'ouvraison, la fourniture de matériel et de solutions informatiques ainsi que de biens immatériels (prestation de services).

Le service des douanes, présent dans ces zones 24h/24 et 7j/7, a le droit de procéder à des contrôles programmés ou aléatoires des locaux et de l'inventaire des sociétés qui y sont situées. Les marchandises entrant dans les zones franches doivent obligatoirement appartenir à une société enregistrée. Les importations et exportations ainsi que les opérations de transit entre les zones sont gérées à travers le système douanier informatisé ainsi que via le système informatique de l'administration fiscale. Des indicateurs de risque spécifiques conçus pour cibler les risques les plus courants dans les zones franches ont été incorporés dans le moteur de gestion des risques douaniers.

Les opérations de transport à l'entrée et la sortie et les dédouanements sont traités conformément au principe du « centre de services intégrés ». En outre, importateurs et exportateurs ont accès à des services tels que le dépôt électronique de documents douaniers, l'acceptation à distance de signatures électroniques et l'acquittement des droits, des taxes et des frais de service par paiement bancaire électronique. Les opérateurs n'ont donc pas besoin d'être physiquement présents lors du dédouanement ou pour les procédures liées à d'autres opérations.

Le service des douanes ne rencontre pratiquement pas d'obstacle au cours de ses interventions et, au-delà des activités de contrôle, il s'efforce de fournir un service de qualité à ses clients dans la zone franche afin de réduire leurs coûts et de garantir la fluidité de leurs opérations.

Gérer les risques

Si la plupart des types de fraude rencontrés ailleurs par la douane peuvent également se présenter dans les zones franches industrielles, certains sont très spécifiques à l'environnement de la zone franche et exigent, par conséquent, une vigilance particulière. De manière générale, trois types de fraude ont été relevés sur le terrain :

- la contrebande (évasion des droits et taxes) ;
- la fraude au dédouanement (en matière d'évaluation, de classement tarifaire ou d'origine, etc.) ;
- l'entrée de marchandises prohibées (stupéfiants, substances psychotropes, armes, marchandises enfreignant les droits de propriété intellectuelle, etc.).

Les risques de contrebande à l'importation sont particulièrement élevés comme conséquence du fait que les marchandises entrant dans les zones franches sont importées en franchise de droit. Par exemple, des produits peuvent entrer par la zone sur le territoire douanier de manière illicite afin d'éviter qu'ils ne soient soumis aux droits et taxes exigibles. Lorsqu'un processus d'inventaire ou de fabrication est en place, certains types de marchandises pourraient être passés en contrebande dans la zone franche pour éviter de devoir les déclarer en douane.

Les risques à l'exportation sont également élevés. Compte tenu de la situation géographique de la Géorgie entre l'ouest et l'est, le risque est grand que les zones franches industrielles du pays ne soient exploitées par des réseaux de trafiquants de drogues, dans la mesure où elles leur offrent la possibilité de dissimuler le pays de départ initial de leurs marchandises illicites et de diminuer ainsi le





© POTI FREE INDUSTRIAL ZONE

risque de contrôle aux différents points de passage successifs sur le trajet vers les pays de destination finale.

C'est pourquoi les inspecteurs centrent leur attention sur les cas possibles de fausse évaluation, d'infractions aux règles d'origine ou d'erreurs de classement tarifaire, en particulier durant le processus d'importation. Pour cela, ils alimentent le système douanier informatisé de critères de risque spécifiques en lien avec le type de marchandises, les véhicules et les individus concernés. Si des soupçons apparaissent, un contrôle matériel des inventaires est mené dans les locaux de la société en cause afin d'identifier la nature, la quantité et la qualité des marchandises.

Les activités des entreprises en zone franche peuvent être contrôlées 24h/24 7j/7 par vidéosurveillance et les douaniers ont accès à un vaste assortiment d'outils comme des balances de contrôle du poids, des détecteurs de métal et des trousseaux de détection et d'analyse de stupéfiants. Si ces outils s'avèrent extrêmement utiles pour les efforts de lutte contre la fraude et la délinquance, les aptitudes analytiques et les capacités de profilage des douaniers restent des facteurs déterminants de succès.

Parmi les marchandises saisies dans les zones franches géorgiennes, on dénombre notamment des médicaments déclarés en tant que tels mais contenant des substances psychotropes et narcotiques qui ont été interdits d'entrée et renvoyés par la suite vers leur pays de départ, mais aussi des produits commerciaux (du matériel électronique, par exemple). Ces derniers ont été saisis alors que des contrebandiers essayaient de les faire entrer sur le territoire douanier afin d'éviter de payer les droits et taxes exigibles. Les fraudeurs

ont ensuite été remis aux autorités judiciaires et dûment poursuivis. D'autres saisies ont été effectuées en lien avec des infractions concernant la déclaration en douane ou des fraudes administratives (par exemple, lors du contrôle du poids des marchandises ou de l'intégrité du scellé).

Travailler ensemble

La Douane n'est qu'un des nombreux acteurs opérant dans les zones franches et elle est pleinement consciente du fait qu'elle ne peut pas faire grand-chose sans un partenariat fort avec les autres parties présentes sur la zone. Par conséquent, l'un des axes fondamentaux de son travail passe par la diffusion d'informations auprès du secteur privé, l'objectif étant de permettre à la douane et aux entreprises d'échanger des renseignements et de travailler ensemble afin de résoudre les problèmes et les défis pouvant se présenter.

Si une entreprise enregistrée dans la zone souhaite mener une transaction mais hésite sur la réglementation s'appliquant à l'opération donnée ou si elle a besoin d'informations complémentaires, elle sait qu'elle peut s'adresser à la douane pour lui demander conseil. Dans la plupart des cas, la douane est en mesure d'apporter une solution ou, tout au moins, de guider la société en question sur la procédure à suivre. En ce sens, la douane suit une démarche dite « d'analyse préventive » visant à résoudre les problèmes avant qu'ils ne se produisent.

En nourrissant des relations professionnelles avec les entreprises déployant leurs activités dans les zones franches ainsi qu'avec les administrateurs de ces zones, la Douane a pu réduire le nombre d'infractions et accroître la conformité aux lois. Dans la pratique, cet effort a permis d'assurer la fluidité des opérations dans les zones franches et a contribué à diminuer le nombre d'irrégularités et de contraventions.

Plutôt que d'instaurer un environnement polarisé où différentes parties ne pensent qu'à leurs propres gains sans se soucier des intérêts des autres, la Géorgie a réussi à établir des zones franches où tous les interlocuteurs travaillent en étroite collaboration pour en garantir le succès, contribuant ainsi aux objectifs économiques du pays et lui garantissant une pleine intégration dans la chaîne logistique mondiale.

En savoir +

info@rs.ge

Le service des douanes, présent dans ces zones 24h/24 et 7j/7, a le droit de procéder à des contrôles programmés ou aléatoires des locaux et de l'inventaire des sociétés qui y sont situées.

Trafic illicite de déchets : il est temps de tirer la sonnette d'alarme et de se mobiliser

Par Col. John M. Simon,

PORT COLLECTOR, TERMINAL INTERNATIONAL À CONTENEURS DE MINDANAO, BUREAU DES DOUANES, PHILIPPINES

Selon le Programme des Nations Unies pour l'environnement, le continent asiatique est le plus grand dépotoir au monde de déchets ayant fait l'objet d'un trafic illicite. C'est aussi une région aux prises avec l'énorme quantité de déchets plastiques qu'elle produit elle-même et qui a déjà fait des ravages dans les écosystèmes locaux. Dans un rapport de 2017, l'ONG Ocean Conservancy affirme que la Chine, l'Indonésie, les Philippines, la Thaïlande et le Viet Nam déversent plus de plastique dans les océans que le reste des pays du monde réunis.

La situation des pays de la région s'est détériorée après que la Chine a décidé l'année dernière d'interdire les importations des déchets de plastique d'un taux de pureté en-dessous de 99,5 %, de nombreux exportateurs dirigeant désormais leurs cargaisons vers les pays d'Asie du Sud-Est où ils avaient trouvé des acheteurs.

Certains pays ont réagi à cette situation en prenant des mesures drastiques. En mai 2018, le Viet Nam a ainsi temporairement interdit l'importation de déchets plastiques après la forte augmentation du nombre de cargaisons de déchets, provoquée par l'interdiction chinoise, qui a congestionné plusieurs de ses ports. Deux mois plus tard, la Malaisie a définitivement cessé de délivrer des permis d'importation pour les déchets plastiques.

Malgré et en contravention avec les réglementations nationale et internationale, de larges quantités de déchets sont toujours exportées comme en témoignent les récents événements qui ont touché les Philippines.

Traffic

Un nombre croissant de cargaisons de déchets parvient aux Philippines. Si certaines contiennent des déchets légitimes qui peuvent être recyclés, d'autres renferment des immondes et des ordures ménagères qui ne peuvent être qu'incinérés ou mis en décharge.



Le bureau des douanes est extrêmement préoccupé par ce trafic et cherche à y mettre un terme. Voici cinq exemples d'importation illégale d'ordures et de déchets ménagers qui donnent une idée de l'ampleur de ce problème dans le pays :

- Entre juin et août 2013, 103 conteneurs sont arrivés du Canada, en six lots, au terminal international à conteneurs de Manille. La cargaison pesait 2 500 tonnes et devait contenir, selon la déclaration qui avait été faite, des débris de plastique recyclé ; elle se composait en fait de bouteilles en plastique, de sacs en plastique, de journaux, de couches pour adultes et d'autres ordures ménagères. Cette cargaison n'a toujours pas été réclamée, et elle a été réexportée au Canada le 31 mai dernier, soit presque six ans après son arrivée.
- En janvier 2017, une cargaison en provenance de Corée du Sud, contenant selon la déclaration des copeaux de bois (1 700 tonnes) et de la résine synthétique

L'un des 103 conteneurs arrivés au terminal international à conteneurs de Manille en 2013. Déclarée comme des débris de plastique recyclé, la cargaison consistait en réalité en un mélange de bouteilles en plastique, de sacs en plastique, de journaux, de couches pour adultes et d'autres déchets ménagers.



© Philippines Customs

au terminal international à conteneurs de Mindanao. Il s'agissait de 51 conteneurs pesant 1 500 tonnes censés contenir des flocons de plastique. En réalité, la cargaison contenait différentes sortes de déchets ménagers tels que des déchets de papier, du caoutchouc, des bouteilles, du cellophane, des boîtes en aluminium, des fils électriques et des chaussures en caoutchouc. Interceptée par la Douane dans la zone de mise à quai, la cargaison n'a pu quitter le terminal jusqu'à sa réexportation en janvier 2019.

- En février 2019, une cargaison en provenance de Hong Kong (Chine) est arrivée au terminal international à conteneurs de Mindanao. Censée contenir divers accessoires électroniques, elle contenait en fait différentes sortes d'ordures ménagères. Interceptée dans la zone de mise à quai, elle n'a pu quitter le terminal jusqu'à sa réexportation. Un mandat de saisie et d'immobilisation a été délivré le 5 mars 2019 et le conteneur a été réexporté le 3 juin dernier.

Aucune des sociétés importatrices impliquées dans les cas mentionnés ci-dessus ne disposait d'un permis d'importation qui les aurait autorisées à importer des ordures ménagères aux Philippines, et toutes ont fait de fausses déclarations pour leurs cargaisons.

Cadre international

Le Canada, Hong Kong (Chine), les Philippines et la Corée du Sud sont tous Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Cette convention définit ce qui doit être considéré comme un déchet « dangereux » et permet à ses 186 Parties d'établir leur propre liste de déchets considérés comme dangereux selon leur droit interne.

Elle reconnaît également le droit des Parties de fixer leurs propres exigences concernant les procédures relatives aux mouvements transfrontières applicables à ces déchets (art. 3.1).

Il est interdit aux Parties d'exporter des déchets considérés comme dangereux sans consentement préalable, et les Parties ont le droit de refuser l'importation de déchets considérés comme dangereux (article 4.1). Le pays d'où proviennent les déchets est responsable du retour des déchets à leur port d'origine « dans un délai de 30 jours à compter du moment où l'État d'exportation a été informé du trafic

recyclée (2 500 tonnes), pour un poids total de 4 200 tonnes, est arrivée au port de Cebu. Elle contenait en fait différents types de plastiques, parmi lesquels des sacs en plastique, du polyéthylène basse densité et des plastiques solides comme des manches de brosse à dents et des emballages pour aliments. Une partie de la cargaison, qui n'avait pas encore été déchargée du navire (2 500 tonnes), a été renvoyée en Corée du Sud.

- En juillet 2018, une cargaison en provenance de Corée du Sud est arrivée dans un port privé de la municipalité de Villanueva. Censée contenir des flocons de plastique, elle contenait en fait différentes sortes d'ordures ménagères. Une injonction de réexportation a été émise en décembre, mais les déchets se trouvent toujours dans les locaux de l'importateur.
- En octobre 2018, une cargaison en provenance de Corée du Sud est arrivée

illicite ». La Convention dispose également que l'obligation de traitement de ces déchets selon des méthodes écologiquement rationnelles « ne peut en aucun cas être transférée à l'État d'importation ou de transit ».

Accords bilatéraux

La Douane des Philippines a conclu des accords de coopération bilatérale avec chacun des pays exportateurs cités, chaque partie s'étant engagée à apporter son soutien et à empêcher l'entrée de marchandises illégales. Toutefois, les autorités des pays exportateurs n'assument pas leur rôle, comme le montrent les cinq exemples d'entrée illégale cités plus haut. Ces importations illégales ont été repérées grâce à des réseaux locaux de renseignement et non grâce à une collaboration renforcée entre les administrations douanières.

Les autorités des États exportateurs et des États importateurs devraient travailler de concert pour détecter les opérations illicites et poursuivre les entreprises et les personnes impliquées dans ce trafic. Il faudrait recueillir des renseignements et recenser les indicateurs de risque des deux côtés. On pourrait même imaginer que des pays entreprennent conjointement des analyses de risques, des interceptions, des enquêtes, des activités opérationnelles et des livraisons surveillées. Une telle coopération permettrait certainement d'améliorer la lutte contre ce trafic illicite.

Données et renseignements

Comme le souligne l'OMD dans un article publié dans l'édition de février 2019 de ce magazine, « 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. Ces données permettront d'affiner le ciblage des opérations douanières et de lutte contre la fraude, tout en fournissant des renseignements qualitatifs. »

La lutte contre la criminalité transfrontière est une nouveauté pour la Douane des Philippines. Par conséquent, l'administration ne dispose d'aucune base de données nationale pour la collecte, l'analyse et l'échange d'informations sur les infractions et les contrevenants, et n'a pas établi de profils de risque pour les entreprises susceptibles de se livrer à un trafic illicite. Toutefois, les saisies effectuées au terminal international à conteneurs de Mindanao

ont été signalées au Bureau régional de liaison chargé du renseignement de l'OMD pour la région Asie-Pacifique afin que ces informations puissent être communiquées à l'OMD et à ses Membres.

S'agissant de la coopération entre les organismes au niveau national, des représentants de la Douane et du ministère de l'environnement et des ressources naturelles se réunissent régulièrement pour s'attaquer aux importations illégales de déchets. Toutefois, pour recueillir des renseignements à des fins de ciblage, il est nécessaire d'améliorer fortement la coordination entre la Douane et les organismes environnementaux aux niveaux national, régional et international. Idéalement, les personnes chargées de la coordination aux différents niveaux devraient être habilitées à décider rapidement qui doit être nommé dans chaque pays. Cette coordination devrait comprendre une communication et une coopération renforcées, ainsi que le partage obligatoire des données et des renseignements.

Solution possible

La persistance de l'entrée illicite d'ordures et de déchets dangereux prouve qu'il faut redoubler d'efforts pour lutter contre ce trafic. Une solution pourrait être de créer une commission internationale ou des commissions régionales, voire des commissions binationales, qui seraient chargées de lutter contre la criminalité environnementale transfrontière.

Compte tenu de l'ampleur du trafic illicite en provenance de Corée du Sud, on pourrait par exemple créer une commission philippino-coréenne de lutte contre les déchets, qui serait chargée de veiller à ce que les services de contrôle des ports philippins soient correctement formés et équipés pour détecter les importations illicites de déchets.

Ces commissions devraient être composées de représentants du secteur public et du secteur privé. Outre les activités de lutte contre la fraude, elles devraient également mettre en œuvre des programmes d'éducation du public et, plus important encore, s'employer à améliorer la gestion globale des déchets aux deux extrémités de la filière.

Les opinions exprimées dans cet article sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue officiels du Gouvernement des Philippines ou de son bureau des douanes.

En savoir +

www.basel.int

www.unenvironment.org/explore-topics/chemicals-waste

Calendrier des événements

© Jeff Huffman

OCTOBRE

Comité de contact sur les RPCV/PNR (Membres uniquement) 2

Comité de contact sur les RPCV/PNR 3 - 4

Conférence mondiale sur la communication 8 - 9

Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée 10 - 11

Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée 14 - 18

Groupe consultatif du secteur privé 21 - 22

Conférence PICARD (Skopje, Macédoine du Nord) 22 - 24

Groupe de travail SAFE 23 - 25

Comité technique permanent 28 - 30

SEPTEMBRE

2 - 5 Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée

2 - 6 Équipe de projet chargée du Modèle de données

10 - 13 Sous-Groupes SAFE

16 - 17 Comité du Système harmonisé, Groupe de travail

18 - 27 Comité du Système harmonisé

30 - 1 Oct. Groupe de l'OMD sur la contrefaçon et le piratage

NOVEMBRE

4 - 8 Comité technique de l'évaluation en douane

11 - 12 Sous-Comité informatique

13 - 14 Groupe d'Experts techniques sur l'inspection non intrusive

19 - 20 Conférence mondiale sur l'origine (Iquique, Chili)

21 - 22 Groupe de travail sur le respect de la loi et la lutte contre la fraude en matière de recettes

25 - 29 Sous-Comité de révision du Système harmonisé

DÉCEMBRE

Commission de politique générale 2 - 4

Comité de contact OMD/UPU (Berne, Suisse) 9 - 11

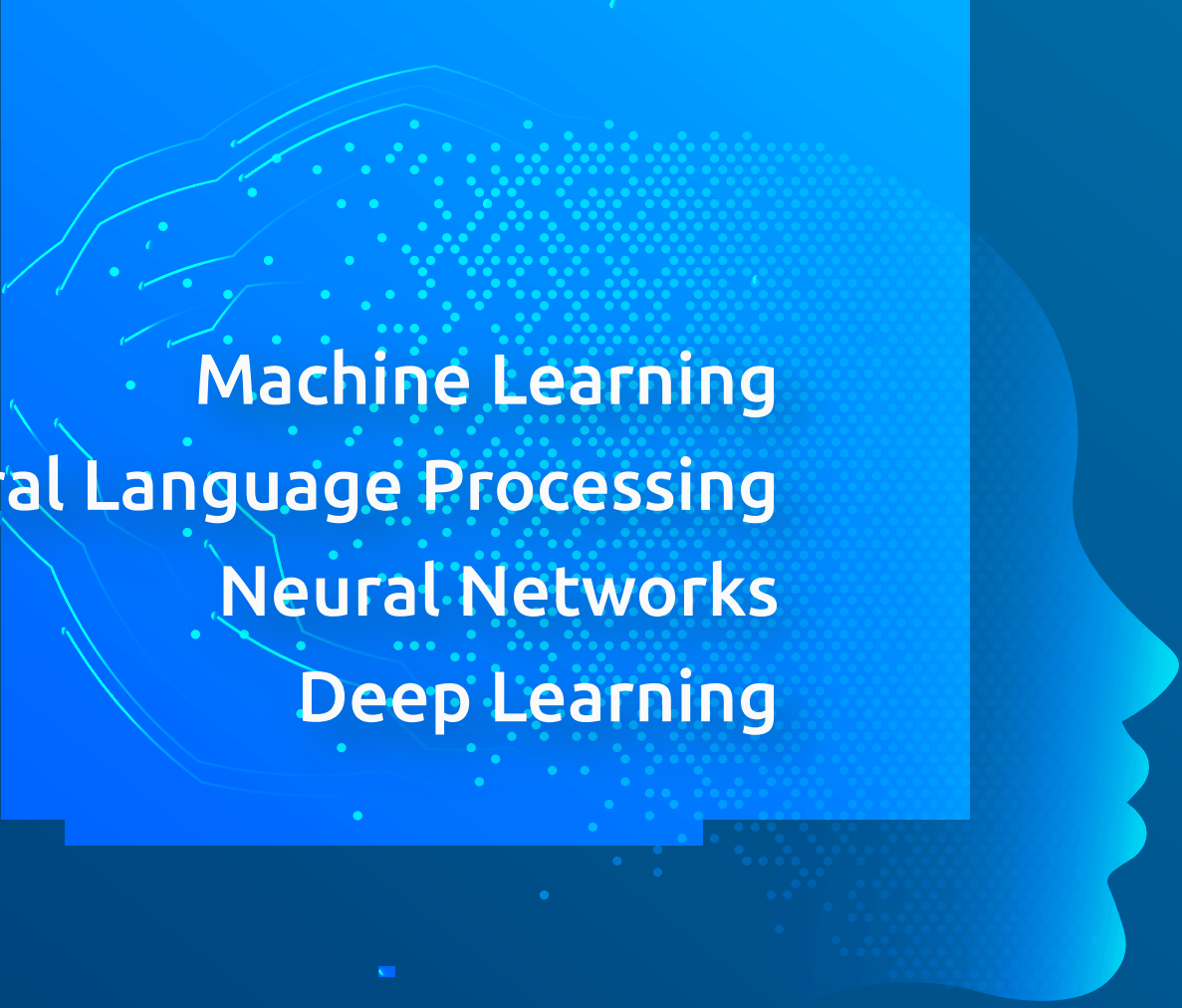
Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée 9 - 13

Conférence sur la sécurité 10 - 12

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