

# OMD actu

n°90 | Octobre 2019

**Conseil 2019**  
Gestion des risques  
et technologies  
E-Commerce et  
sécurité

...



# I.T SOLUTION READY



## OUR PRODUCTS

 **Trade Hub**  
Trade Hub Information Portal

 **PAAR**  
Pre-Arrival Assessment Report

**VIEW**  
Single Window Application Platform

 **NARP**  
National Automotive Repository Portal

**KPUIIS**  
Key Population Unique Identification System

**IAISMP**  
Integrated Automation and Interactive Solid Minerals Portal

### OFFERINGS

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

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

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



5 FLASH INFOS

**Le programme nCEN prend d'assaut les douanes**



44 PANORAMA

**Le Botswana déploie une plateforme informatique moderne de gestion du commerce**



50 PANORAMA

**L'expérience de la Lituanie en matière de contrôle des biens à double usage**



65 POINT DE VUE

**Relever les défis sécuritaires liés au e-commerce exige des mesures vigoureuses**



71 POINT DE VUE

**Investir dans le leadership devrait être une priorité**



# SOMMAIRE

## 5 FLASH INFOS

- 5 D'une simple esquisse sur une table de travail de l'OMD aux plans stratégiques des douanes : le programme nCEN est-il en train de prendre d'assaut les douanes ?
- 7 Le programme de contrôle des conteneurs ONUDC-OMD a 15 ans et toujours le vent en poupe
- 10 Le Modèle de données de l'OMD : comprendre l'outil-phare pour l'harmonisation et la normalisation des données aux fins des procédures réglementaires transfrontalières

## 12 DOSSIER

- 14 Quelques réflexions sur les priorités des Membres de l'OMD
- 20 Questions tarifaires et commerciales
- 25 Procédures et Facilitation
- 30 Renforcement des capacités
- 33 Contrôle et lutte contre la fraude
- 41 Élections : un nouveau Président du Conseil et deux nouveaux Directeurs

## 42 PANORAMA

- 42 La Douane de Dubaï recourt à l'intelligence artificielle pour augmenter sa productivité
- 44 Comment changer de système informatique douanier sans pour autant interrompre ses activités : l'expérience du Botswana
- 50 Contrôler les produits à double usage dans un pays de transit : l'expérience de la Lituanie
- 55 En Russie les entreprises s'engagent à créer un meilleur environnement commercial
- 58 Le déploiement du GTAS, un jalon historique pour les Maldives
- 61 L'Arabie saoudite entreprend de dynamiser son commerce transfrontalier

## 65 POINT DE VUE

- 65 Sûreté et sécurité sont aussi des enjeux du commerce électronique et exigent des mesures vigoureuses
- 71 Investir dans le leadership devrait être une priorité absolue pour toutes les administrations des douanes
- 74 Réflexions sur les systèmes de gestion des risques pour les administrations des douanes

## 81 ÉVÉNEMENTS

- 81 Quelques points saillants recueillis lors du dernier événement de l'OMD sur la technologie
- 87 Calendrier des événements

**Rédactrice/Journaliste** Laure Tempier

**Conseiller de rédaction** Grant Busby

**Assistante de publication** Sylvie Degryse

**Abonnements en ligne**

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

**Publicités**

Bernard Bessis [bernard.bessis@bb-communication.com](mailto:bernard.bessis@bb-communication.com)

**Éditeur**

Organisation mondiale des douanes

Rue du Marché, 30, B-1210 Bruxelles, Belgique

Tel.: +32 (0)2 209 94 41 - Fax: +32 (0)2 209 92 62

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

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

**Note de la rédaction**

OMD Actualités est distribué gratuitement en français et en anglais aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Les idées exprimées dans les articles sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue officiel de l'Organisation mondiale des douanes. Toute contribution en français ou en anglais est la bienvenue, mais doit nous parvenir pour le 13 décembre 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](mailto:communication@wcoomd.org).

Copyright © Organisation mondiale des douanes

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à [copyright@wcoomd.org](mailto:copyright@wcoomd.org).

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

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

**Photo de couverture** : © Douane du Soudan

**Design** [www.inextremis.be](http://www.inextremis.be) - mp6113



# D'une simple esquisse sur une table de travail de l'OMD aux plans stratégiques des douanes : le programme nCEN est-il en train de prendre d'assaut les douanes ?

Par Iwona Sawicka, Programme CEN, OMD

Au tout début, en 2013, l'application du Réseau douanier national de lutte contre la fraude (nCEN) n'était utilisé que par un seul pays qui avait besoin d'un outil pour recueillir, stocker, analyser et diffuser les données relatives aux saisies réalisées afin de développer une capacité de renseignement solide. Un an après son lancement, huit pays avaient commencé à utiliser l'application et, avec le temps, d'autres ont suivi leur exemple. Aujourd'hui, le nCEN est déployé dans 35 administrations douanières et des plans concrets sont en place afin d'accroître ce nombre à 50 d'ici fin 2020.

Si le nombre de pays dotés du nCEN a augmenté aussi rapidement, c'est en grande partie grâce au financement généreux fourni à l'OMD par divers pays donateurs. En effet, l'OMD offre le logiciel du nCEN gratuitement mais elle ne couvre ni les frais associés à l'achat du matériel informatique nécessaire pour exécuter l'application, ni les coûts de formation ni ceux ayant trait aux modifications de l'infrastructure TIC locale qui sont parfois nécessaires.

Le financement par les donateurs permet également à l'OMD d'apporter d'importantes améliorations à l'application en matière de fonctionnalités. Le succès durable du Programme nCEN dépend donc en grande partie de ces dons qui sont d'autant plus critiques que la liste des pays candidats ayant besoin de l'application est longue.

Dans la première version du nCEN, l'accent avait été mis avant tout sur la collecte des données. Tandis que la base d'utilisateurs s'est élargie et que de plus en plus de pays ont commencé à utiliser l'application, le composant de communication,

baptisé lcomm, a été amélioré afin de permettre un échange de données plus simple et plus complet entre administrations douanières.

Aujourd'hui, l'intérêt des douaniers chargés de la lutte contre la fraude envers le nCEN va au-delà de l'analyse des risques et s'articule autour du profilage et du ciblage de personnes, des entreprises ou des moyens de transport suspects. La dernière version du nCEN, qui sera lancée bientôt, contient une fonction en matière d'analyse des données qui permet notamment de lancer des recherches automatisées sur les nouvelles données et d'entrer des règles d'appariement pour identifier les liens entre les éléments de données dans l'application. Toute nouvelle version du nCEN est diffusée auprès des pays utilisateurs via le gestionnaire de mise à jour automatisée intégré à l'outil.

Des discussions sont en cours afin d'élargir la fonctionnalité du nCEN dans le but de répondre aux attentes des administrations douanières, et plus généralement des services chargés de la lutte contre la fraude, en réévaluant et en normalisant les méthodes actuelles utilisées pour recueillir les données sur les suspects et les contrevenants et en créant une base de données supplémentaire concernant les « individus ».

Les transferts de données entre les trois applications constituant la suite CEN – à savoir le CEN, le CENcomm et le nCEN – ont également été simplifiés. Consciente du fait que les données recueillies par différents systèmes ne peuvent être intégrées facilement, l'OMD s'efforce constamment de rendre la suite CEN plus interopérable. La dernière version du

CENcomm, qui devrait être lancée sous peu, permet de transférer au nCEN les données de saisie recueillies au cours des opérations douanières en un clic, tandis que, grâce à la fonction de connexion externe au CEN et au nCEN, il est à présent possible d'envoyer automatiquement les données sur les saisies vers ces applications depuis les systèmes nationaux existants.

Bien qu'il ait été conçu comme partie intégrante d'une suite de logiciels CEN connectés et interopérables, le nCEN est, dans les faits, une application composée d'un jeu de modules indépendants qui peuvent être utilisés ensemble ou séparément, selon les besoins opérationnels ou législatifs de l'administration douanière qui en fait usage.

Alors que, pour certaines administrations, le nCEN s'avère être un outil efficace de communication entre services répressifs et autres agences au niveau local et de partage d'informations à des fins pédagogiques, d'autres apprécient plus particulièrement les fonctionnalités de gestion des flux des tâches de l'outil ainsi que la communication structurée qu'il offre dans le cadre des procédures d'enquête ou des mesures de suivi après saisie.

De plus, les déploiements récents de l'application au sein d'administrations possédant déjà un système centralisé de recueil de données de lutte contre la fraude s'expliquent par l'intérêt porté à la mise en place de mécanismes de coopération au niveau régional et au-delà, dans la mesure où tous les utilisateurs de l'application font partie du Réseau mondial du nCEN.

Si le nCEN est disponible en plusieurs langues, la connexion entre utilisateurs dans différents pays est facilitée par le recours à un modèle de données rigide qui permet la traduction structurée des étiquettes et des listes de données. Ainsi, il est possible de contourner les barrières de langage et de convertir plus aisément les données entre les différentes versions linguistiques du nCEN.

Les évolutions technologiques du nCEN sont le résultat direct des demandes de ses utilisateurs. Face au nombre croissant de pays utilisant l'application, l'OMD a facilité la création de structures de coopération régionale qui permettent aux utilisateurs du nCEN d'échanger des meilleures pratiques et des expériences ainsi que de débattre des améliorations apportées au niveau des fonctionnalités de l'application. Des réunions régionales sur les questions relatives au nCEN se tiennent à présent en Afrique orientale et australe et dans la région Asie/Pacifique.

Le nCEN est également intégré de plus en plus dans les plans stratégiques des administrations qui l'utilisent, mesure essentielle si l'on veut garantir l'utilisation optimale et le succès de l'application au niveau national.

Le nCEN est-il en train de prendre d'assaut les douanes ? Nous sommes partis d'un seul pays pilote, en comptons maintenant 35, et en aurons bientôt 50.... Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

#### En savoir +

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

### Qu'est-ce que la suite CEN ?

La suite comprend trois applications autonomes :

Le **Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN)** est une plateforme Web qui fonctionne comme un répertoire de renseignements relatifs à la lutte contre la fraude, offrant ainsi aux analystes une source précieuse d'informations qu'ils peuvent explorer et exploiter aux fins de l'analyse et du renseignement. La pierre angulaire du CEN est une base de données comprenant tant des informations que des photographies sur les saisies et les infractions. Son utilité repose entièrement sur le flux de données de qualité fournies par tous les Membres de l'OMD.

Le **CEN national (ou nCEN)** est une application qui donne aux douanes la possibilité concrète de recueillir, d'emmagasiner, d'analyser et de diffuser les données relatives à la répression de la fraude. Le nCEN se compose de trois bases de données indépendantes. La base de données principale

porte sur les saisies et les délits au niveau national (marchandises, moyens de transport et itinéraires suivis) et elle offre la possibilité de consulter des photos illustrant les méthodes exceptionnelles utilisées comme moyens cachés. Deux autres bases de données supplémentaires contiennent des informations sur les individus et les entreprises jugés suspects et présentant un intérêt pour la douane, facilitant ainsi la structuration des procédures d'enquête.

La **plateforme de communication du CEN (CENcomm)** est un système de communication axé sur le web permettant à un groupe fermé d'agents d'échanger des informations en temps réel, et ce pour la durée d'une opération ou d'un projet de lutte contre la fraude. La remise de rapports d'information peut être normalisée grâce à l'utilisation de formulaires types qui peuvent être personnalisés pour n'inclure que les champs de données pertinents pour une opération spécifique.

# Le programme de contrôle des conteneurs ONUDC-OMD a 15 ans et toujours le vent en poupe

Par Norbert Steilen, Coordinateur du PCC, OMD

Pour les douaniers, détecter des envois contenant des marchandises prohibées ou passées en contrebande, c'est un peu comme chercher une aiguille dans une botte de foin. Cette image est d'ailleurs très utile pour comprendre l'ampleur du problème : les porte-conteneurs modernes sont de gigantesques « bottes de foin », transportant chacun jusqu'à 20.000 conteneurs. Il en va de même pour les avions : bien que le volume de marchandises transportées soit moins impressionnant, il reste important, d'autant plus qu'il se nourrit de l'essor du commerce électronique. Afin de transporter les milliers de colis individuels que ce dernier génère, des flottes entières d'aéronefs de fret ont vu le jour.

Conscients de cette réalité, l'OMD et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ont convenu, il y a 15 ans, de lancer un programme conjoint afin de s'attaquer au transport de produits illicites par conteneurs maritimes, puis plus récemment par conteneurs aériens. Ils l'ont appelé tout simplement « Programme de contrôle des conteneurs » (PCC). Ce programme vise à établir des unités de contrôle portuaire (UCP) et des unités de contrôle du fret aérien aux principaux ports et aéroports des pays partenaires, puis à former les effectifs y travaillant et à améliorer leurs capacités d'analyse des risques afin de leur permettre de contrôler efficacement les opérations commerciales en causant le moins de perturbations possible.

Les unités de contrôle portuaire et du fret aérien sont des « unités mixtes », rassemblant des douaniers et d'autres agents de services répressifs comme la police, les agences de lutte contre le trafic de drogues, les services de protection de l'environnement ou encore les autorités chargées de la sûreté aérienne. La composition de ces unités est décidée

au niveau national. Si les compétences légales des autorités participantes ne sont pas fusionnées, le fait que ces mêmes instances soient représentées au sein d'une seule et même unité et suivent la même formation leur permet de procéder à une analyse participative des risques, ce qui accroît les capacités de détection des marchandises illicites, qu'il s'agisse de drogues, de produits stratégiques, de marchandises soumises à des accises élevées, d'essences de bois protégées ou d'espèces de faune et de flore menacées, voire de véhicules automobiles volés.

## Organisation des formations et parité hommes-femmes

Dès le départ, les deux organisations ont adopté une démarche graduelle pour l'exécution du programme. Les activités sont organisées sur une période d'au moins trois ans et par étapes, selon le principe qui veut qu'il faut d'abord « apprendre à marcher avant de courir ». Si l'OMD se concentre sur l'organisation de formations spécialisées à l'adresse des membres des unités, l'ONUDC gère d'autres aspects qui ont notamment trait à la recherche de financements, à la mobilisation du soutien



Des défenses d'éléphant dissimulées dans de la sciure ont été découvertes par les membres de l'unité de contrôle portuaire au Vietnam

politique et à la préparation de la phase préalable au déploiement, ou encore au maintien de contacts étroits avec les pays participants.

Des formateurs expérimentés travaillent à plein temps pour le programme. La formation commence par deux cours de base, afin de s'assurer que les membres des équipes nouvellement constituées possèdent bien les connaissances théoriques et pratiques nécessaires ; suivent ensuite les cours spécialisés traditionnels sur les précurseurs chimiques, les produits stratégiques, les espèces menacées, le traitement des preuves matérielles et d'autres sujets selon les défis rencontrés dans un pays donné.

La sûreté et la sécurité constituent aussi de grandes priorités à l'ordre du jour du PCC. La coopération avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a permis d'incorporer la sécurité du fret aérien dans le programme de formation et de sensibiliser le personnel des unités de contrôle du fret aérien aux éléments critiques à garder à l'esprit.

Les cours dispensés couvrent les risques associés aux menaces internes ainsi qu'à l'infiltration des infrastructures portuaires et aéroportuaires par des groupes criminels bien organisés. Afin de lutter contre ces problèmes d'une importance cruciale, les unités sont toujours fortement encouragées à organiser régulièrement des réunions avec le secteur privé, en particulier avec les transitaires et les exploitants de terminaux ainsi qu'avec les représentants des compagnies maritimes.

Des visites d'étude à d'autres ports ou aéroports sont aussi organisées afin que les agents nouvellement formés puissent se familiariser avec les méthodologies de travail appliquées ailleurs et établir des contacts personnels avec leurs collègues à l'étranger. Chaque formation du PCC fait l'objet d'une évaluation de la part des participants, ce qui donne la possibilité aux formateurs de mesurer leur performance et, si nécessaire, d'adapter la méthodologie. Un appui est également apporté sous la forme d'un tutorat : chaque formateur PCC assume le rôle de tuteur et passe ainsi quelques jours, tous les deux ou trois mois, avec chacune des unités de contrôle portuaire ou aéroportuaire afin d'évaluer les méthodes de travail utilisées sur place, d'apporter son conseil, de former

à nouveau les agents le cas échéant, et de documenter ce qui se passe au sein des unités en vue de faire rapport de la situation à l'équipe de gestion du programme.

De plus, un Comité de pilotage national chargé du suivi du travail des unités se réunit régulièrement et des évaluations externes sont menées à mi-parcours. Si le nombre de cas détectés ou gérés par les unités représente bien un indicateur de leur performance, il n'est pas le seul. Les modes opératoires mis en place, le niveau d'échange d'informations et la motivation et les compétences de l'équipe sont également pris en compte.

L'accent a aussi été mis sur la parité hommes-femmes et une initiative baptisée « Réseau des femmes du PCC » a été lancée en 2015 afin de promouvoir le rôle des femmes au sein du PCC et, plus généralement, dans le domaine de la répression de la fraude. Durant la formation, tous les agents sont, en outre, sensibilisés à la question du genre.

### **Instruments et outils**

Concernant les outils, les plateformes de communication ContainerComm et AirCargoComm, fournies par l'OMD, permettent aux unités de contrôle portuaire et aéroportuaire d'échanger des informations sur les saisies effectuées, sur les envois suspects ou sur toute analyse effectuée. Ceci leur permet de mettre à jour leurs profils de risque nationaux concernant les moyens cachés, les modes opératoires et les itinéraires utilisés par les réseaux de contrebande.

À l'heure actuelle, les ports et les aéroports de plus de 100 pays, parmi lesquels figurent des petites îles et des États qui ne bénéficient pas du programme mais qui y participent dans le cadre d'un tutorat ou d'un partenariat, ont accès aux plateformes de communication de l'OMD, créant ainsi une vaste communauté de professionnels. Certaines unités ont également accès au Système de ciblage du fret (CTS) de l'OMD, un système informatique permettant à ses utilisateurs de saisir les renseignements électroniques préalables contenus dans le manifeste de chargement et de procéder à l'évaluation des risques, au profilage et au ciblage à partir de ces données.

---

**Les cours dispensés couvrent les risques associés aux menaces internes ainsi qu'à l'infiltration des infrastructures portuaires et aéroportuaires par des groupes criminels. Afin de lutter contre ces risques, les unités sont encouragées à organiser régulièrement des réunions avec le secteur privé.**

---

Tous ces pratiques et mécanismes, tels que l'utilisation des données préalables à l'arrivée à des fins de gestion des risques, les réunions régulières avec les entités du secteur privé ou encore la coopération douane-douane, font intrinsèquement partie des instruments de l'OMD et figurent plus particulièrement dans le Recueil sur la gestion des risques et dans le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial.

## Écueils et défis

Il est évident que la mise en place d'un programme aussi complexe que le PCC n'échappe pas à certains écueils et défis. Parfois, les unités de contrôle portuaire et aéroportuaire souffrent d'un manque de soutien de la part de la direction, voire d'un isolement complet dans certains cas ; la rotation du personnel au sein des unités est trop grande, certains processus décisionnels prennent trop de temps et la législation adéquate fait défaut. Les personnes travaillant dans les unités aux ports et aux aéroports ont aussi été menacées par des syndicats du crime.

Malgré tout, l'OMD et l'ONU DC restent convaincues de la valeur ajoutée du programme et essaient de travailler avec chaque pays participant de manière flexible, en adaptant le contenu aux situations et aux besoins locaux et en s'assurant que l'initiative ne s'essouffle pas. L'accent récemment mis sur le commerce illicite de bois dans plusieurs pays d'Amérique latine et de l'Asie du Sud-Est ainsi que sur les envois illicites de déchets et sur les conteneurs abandonnés en est une bonne illustration.

## Succès et remerciements

Aujourd'hui, 53 pays bénéficient du programme, couvrant plus de 110 ports maritimes. Les chiffres ci-dessous illustrent les succès remportés par le PCC. Les différentes unités de contrôle portuaire et aéroportuaire ont détecté et retenu plus de :

- 319 tonnes de cocaïne ;
- 6,5 tonnes d'héroïne ;
- 71 tonnes de cannabis ;
- 1,7 million de tonnes de précurseurs chimiques ;



Les Membres de l'unité de contrôle portuaire de Cebu, aux Philippines, durant une formation

- 903 envois de produits contrefaisants ;
- 1,9 milliard de cigarettes ;
- 98 envois de produits stratégiques ;
- 183 envois de produits enfreignant les lois sur l'environnement.

Le PCC fête ses 15 ans cette année et représente l'un des plus anciens programmes de l'OMD encore en place. Cette longévité n'aurait pas été possible sans le généreux soutien financier de la communauté internationale des donateurs et sans les contributions de nombreux Membres de l'OMD qui mettent à la disposition du programme leurs formateurs et leurs infrastructures.

Les Secrétariats de l'OMD et de l'ONU DC ne ménageront pas leurs efforts pour préserver le dynamisme et la réactivité du programme et ils aimeraient remercier les hommes et les femmes qui travaillent pour le programme ou avec lui et qui font montre, tous les jours, d'un véritable engagement afin de garantir la sécurité et la sûreté des nations du monde.

### En savoir +

Rapport annuel du PCC  
[www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)

# Le Modèle de données de l'OMD : comprendre l'outil-phare pour l'harmonisation et la normalisation des données liées aux procédures réglementaires transfrontalières

par le Secrétariat de l'OMD

Disposer de données électroniques de qualité et en temps opportun, de manière normalisée et harmonisée, est la condition sine qua non pour une utilisation efficace des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la gestion des flux frontaliers. Or, des problèmes existent encore concernant les données exigées dans le cadre des diverses procédures de dédouanement. Ils ont trait à la redondance, à l'existence de normes propriétaires ou sur mesure, à une mauvaise structure et à des définitions médiocres, ou encore à des exigences fragmentées ou excessives.

Pour y remédier, l'OMD a mis au point le Modèle de données, un ensemble de définitions de jeux de données et de messages électroniques clairement structurés, harmonisés, normalisés et réutilisables visant à répondre aux exigences en matière de données des organismes chargés de la réglementation des flux transfrontaliers (notamment la douane). En tant que norme internationale, le Modèle de données de l'OMD est organisé de sorte à ce que les exigences de données relatives aux diverses procédures transfrontalières puissent être définies d'une manière simple, cohérente et harmonisée.

Le Modèle de données inclut des dossiers d'information, qui sont des sous-ensembles du Modèle servant de normes de référence pour construire les formulaires réglementaires correspondant à un processus opérationnel particulier, tels que la déclaration de chargement, la déclaration de marchandises, la déclaration du moyen de transport, les licences, permis et certificats. Lorsqu'elles doivent créer un jeu de données concernant une procédure réglementaire donnée, les administrations douanières peuvent ainsi choisir un dossier d'information spécifique et se concentrer sur celui-ci. Ce faisant, elles vont créer un « dossier d'information dérivé », appelé « mon dossier d'information » (MDI), qui correspond à une mise

en œuvre nationale du dossier d'information du Modèle de données de l'OMD.

À l'heure actuelle, le Modèle de données contient 727 éléments de données qui viennent sous-tendre différents procédures et systèmes, notamment les environnements de guichet unique. Il constitue un jeu exhaustif de données techniques, régulièrement mis à jour à travers le mécanisme bien établi de demande de modification de données (DMR).

Le Modèle ne fonctionne pas isolément et il doit être appréhendé dans le contexte d'un processus opérationnel spécifique tel que l'importation, l'exportation, le transit, la certification électronique, un programme de sécurité donné ou encore le traitement du commerce électronique. Il est étroitement lié aux autres outils et instruments de l'OMD et permet de répondre aux obligations en matière de données et aux procédures opérationnelles que ces derniers instaurent.

Normalement, l'organe de travail de l'OMD responsable de la gestion d'un outil ou d'un instrument détermine les éléments de données à exiger selon les impératifs réglementaires et besoins opérationnels établis par cet outil. Par la suite, ces éléments de données sont cartographiés en tenant compte du Modèle de données, ou d'un sous-ensemble du Modèle. Un nouveau jeu de données est ainsi créé et devient une norme technique qui permet un échange de données sans entrave. Dans les cas où certains des éléments de données ne sont pas encore disponibles dans le Modèle de l'OMD, ils peuvent être ajoutés au Modèle par le biais du mécanisme de DMR.

Une liste non exhaustive décrivant la relation entre le Modèle et certains jeux de données réglementaires est présentée dans le tableau qui accompagne cet article.

---

*L'OMD examine en continu les exigences en matière de données afin de répondre aux nouveaux processus opérationnels qui voient le jour, tels ceux identifiés afin de traiter les transactions issues du commerce électronique et pour lesquels un jeu de données est en cours d'élaboration.*

---

## Relation entre le Modèle et les jeux de données de certains instruments

| Jeu de données   | Outils et instruments   | Sujet principal   | Équivalent dans le Modèle de données l'OMD |
|--|---|---|--|
| Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) 7+1          | Cadre de normes SAFE (Annexe III)   | « Renseignements préalables concernant le fret avant chargement » pour la sécurité du fret aérien                         | Dossier d'information dérivé (DID) RPCF-AC |
| Renseignements électroniques préalables du Cadre SAFE                                | Cadre de normes SAFE (Annexe II)  | Données électroniques préalables (DEP) avant chargement / avant l'arrivée aux fins de la sécurité de la chaîne logistique | DID DEP                                    |
| Jeu de données aux fins de la mainlevée immédiate                                    | Directives aux fins de la mainlevée immédiate des envois par la douane (DMI)      | Exigences de données simplifiées aux fins d'une mainlevée ou d'un dédouanement immédiat                                   | DID DMI                                    |
| Jeu de données CN 22/CN 23   | Guide conjoint OMD-UPU pour le dédouanement postal                                | Jeu de données simplifié et harmonisé pour les envois postaux   | DID UPU                                    |
| Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)                            | Directives OMD/IATA/OACI relatives aux RPCV                                       | Données préalables concernant les voyageurs aux fins de la facilitation et du contrôle                                    | DID RPCV                                   |
| Formulaire sur la facilitation (FAL) de l'Organisation maritime internationale (OMI) | Recueil de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique | Jeu de données normalisées pour les systèmes de comptes rendus des navires  | DID FAL OMI                                |

Le lien existant entre le Modèle et les jeux de données réglementaires relatifs à des domaines opérationnels spécifiques garantit que toute évolution ou modification future du Modèle, en tant que norme technique internationale, répond à des besoins et exigences fondés. Par ailleurs, une telle approche permet de s'assurer que les jeux de données mis au point ou modifiés par les différents organes de travail demeurent alignés les uns sur les autres, en particulier lorsque les mêmes éléments de données sont (ré-)utilisés dans différents jeux de données.

L'OMD, à travers ses différentes instances de travail, examine donc en continu les exigences en matière de données afin de répondre aux nouveaux processus opérationnels qui voient le jour, tels ceux identifiés afin de traiter les transactions issues du commerce électronique et pour lesquels un jeu de données est en cours d'élaboration par les organes de travail

pertinents. Une fois cet exercice achevé et approuvé par le Conseil de l'OMD, le jeu de données ainsi élaboré sera cartographié par rapport au Modèle de données et un nouveau DID verra ainsi probablement le jour.

Des cours d'e-learning ont été mis au point pour vous aider à mieux comprendre cet outil phare de l'OMD. Les douaniers y ont accès à travers la plateforme CLiKCI!, tandis que les professionnels du commerce peuvent y accéder à travers l'Académie de l'OMD. Les fonctionnaires des douanes qui souhaitent approfondir leurs connaissances du Modèle de données de l'OMD ou contribuer à son développement peuvent aussi participer aux réunions de l'Équipe de projet chargée du Modèle de données et aux ateliers qui sont organisés sur le sujet de temps à autre.

### En savoir +

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

# Conseil 2019



Les Directeurs généraux des douanes se sont réunis au siège de l'OMD du 27 au 29 juin 2019 afin d'entériner le travail entrepris par l'Organisation sur la période allant de juillet 2018 à juin 2019 et de définir les contours de la marche à suivre dans les mois qui viennent.

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



# Quelques réflexions sur les priorités des Membres de l'OMD

Par Kunio Mikuriya, Secrétaire général de l'Organisation mondiale des douanes

Lors des sessions du Conseil de l'OMD de 2019, les Membres ont entériné un nouveau Plan stratégique pour la période 2019-2022 épelant les neuf priorités sur lesquelles le Secrétariat devra concentrer ses travaux, à savoir : la gestion coordonnée des frontières, la sûreté et la sécurité, la Convention de Kyoto révisée, le commerce électronique, le Système harmonisé, la stratégie de renforcement des capacités, la mesure de la performance, l'éthique, la douane numérique et l'analyse des données. Dans le présent article, je passerai en revue chacun de ces thèmes pour expliquer ce que nous avons accompli dernièrement dans tous ces domaines et ce qui nous attend.

## La gestion coordonnée des frontières

Un des principaux moteurs de la gestion coordonnée des frontières (GCF) est la connectivité, principe qui est appuyé par l'établissement de plateformes informatiques intégrant différents services et pouvant être reliées à travers les frontières. Ces plateformes peuvent prendre diverses formes et porter différents noms. Nous les appelons des environnements de guichet unique. Le Recueil de l'OMD sur le guichet unique fournit des orientations sur ce à quoi devraient ressembler ces environnements et comment ils devraient fonctionner.

Compte tenu du taux d'adoption élevé des guichets uniques dans le monde, l'OMD s'est lancée dans l'élaboration d'un « rapport d'étude sur le guichet unique » qui présentera les conclusions d'une enquête menée auprès des Membres, notamment les typologies et modèles existants, et qui abordera les problèmes d'interopérabilité ainsi que l'incidence des dernières technologies et des outils analytiques sur ce genre d'environnement et sur son évolution.

Par ailleurs, pour permettre une harmonisation des données et ouvrir la voie à une collaboration

numérique, au niveau national et international, qui puisse sous-tendre le déploiement des guichets uniques, l'OMD continue d'étoffer son Modèle de données afin qu'il couvre de plus en plus d'obligations réglementaires aux frontières. L'adoption du Modèle par un nombre croissant de Membres de l'OMD est une évolution positive.

J'ai aussi le plaisir de pouvoir annoncer que, grâce aux travaux menés par les acteurs de l'industrie des appareils d'inspection non intrusive (INI), une nouvelle norme a vu le jour cette année pour les fichiers radiographiques générés par les dispositifs d'INI. Connue sous le nom de « format de fichier uniformisé » (UFF), cette norme devrait grandement faciliter l'interopérabilité entre les appareils d'INI proposés par les différents fabricants, ainsi que l'échange d'images au sein des administrations des douanes et entre elles. Il est à présent essentiel que les Membres de l'OMD commencent à utiliser cette norme en exigeant de leurs fournisseurs qu'ils installent, si possible, l'UFF sur les équipements actuellement utilisés et en ajoutant les spécifications de l'UFF 2.0 dans leurs appels d'offres lors de l'achat de systèmes d'INI. Les manières d'améliorer la norme ont été débattues mais les évolutions à cet égard dépendront en grande partie du niveau d'utilisation de la version qui a été adoptée récemment.

La collaboration numérique exige que des mécanismes sous-jacents de coopération soient en place entre la douane et les autres organismes. Des manuels ont été publiés sur l'établissement de mécanismes de coordination et de coopération entre les administrations douanières et fiscales ainsi qu'entre les douanes et la police. Un nouveau manuel centré sur la coopération entre les douanes et les cellules de renseignement financier est en cours de rédaction et sera soumis pour examen et adoption en juin 2020.

---

*L'OMD s'est lancée dans l'élaboration d'un « rapport d'étude sur le guichet unique » qui présentera les conclusions d'une enquête menée auprès des Membres, notamment les typologies et modèles existants, et qui abordera les problèmes d'interopérabilité ainsi que l'incidence des dernières technologies et des outils analytiques sur ce genre d'environnement et sur son évolution.*

---



## La sûreté et la sécurité

L'OMD continue d'offrir une assistance technique dans le cadre de son Programme sur la sécurité, dans cinq domaines de travail : le contrôle des passagers, la lutte contre le trafic de produits chimiques et de composants pouvant être utilisés pour la fabrication d'engins explosifs improvisés (EEI), le contrôle des échanges de nature stratégique, la lutte contre le trafic d'armes légères et de petit calibre (ALPC) et le financement du terrorisme. Nous aurons l'occasion de passer en revue les progrès accomplis dans ces domaines lors de la deuxième Conférence sur la sécurité de l'OMD qui se tiendra à la mi-décembre 2019.

Des évolutions intéressantes ont lieu dans le domaine du contrôle des passagers, en commençant par les premiers déploiements du Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS), une application qui permet de recueillir, de visualiser et d'analyser les données tirées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR). Grâce au GTAS, le Secrétariat de l'OMD peut à présent non seulement continuer à promouvoir les normes concernant les RPCV et les dossiers passagers, mais aussi répondre aux demandes des administrations qui ne disposent pas de la capacité en interne pour mettre sur pied leur propre système mais qui veulent commencer à utiliser de telles données. Rappelons que le GTAS est une application de source ouverte et gratuite. Le système a récemment été

installé aux Maldives et le Service des douanes de ce pays partage son expérience à ce propos dans le présent numéro du magazine.

L'OMD a commencé à travailler aussi sur la question du contrôle des voyageurs dans le secteur maritime, en se centrant avant tout sur les navires de croisière et en se penchant sur la possible normalisation des données pour les passagers maritimes. J'aimerais, par ailleurs, revenir sur le lancement d'un nouveau projet, baptisé COLIBRI. Le projet se centre sur l'aviation générale, qui constitue un secteur qui n'est pas soumis à des contrôles très stricts, et sur la route de la cocaïne. Il se compose d'un volet lié au renforcement des capacités ainsi que d'un volet informatique qui est très prometteur.

Je suis ravi d'annoncer que le Groupe de l'OMD sur la contrefaçon et le piratage (CAP) s'est mis d'accord sur un nouveau mandat qui permettra au groupe d'apporter une assistance et un soutien plus concrets aux travaux du Secrétariat en vue d'élaborer des outils et des documents d'orientation pertinents et non contraignants, dans le but de répondre aux risques émergents et aux besoins des Membres de l'OMD qui souhaitent renforcer leur capacité de lutte contre la contrefaçon et le piratage.

Le Secrétariat de l'OMD se penche aussi sur les possibilités s'offrant à lui d'être plus actif dans la protection de l'environnement. Les Parties contractantes des Conventions de Bâle, de Rotterdam et de Stockholm

(trois accords environnementaux multilatéraux portant respectivement sur les déchets dangereux, les produits chimiques et les pesticides dangereux, et les polluants organiques persistants) se sont réunies en avril 2019 et ont réaffirmé tant l'importance du rôle de la douane que le besoin de coopérer avec l'OMD, cette dernière étant appelée à garantir le respect des dispositions des trois accords en question. Sur ce dernier point, l'Organisation prépare actuellement une cinquième édition de l'opération de lutte contre la fraude DEMETER et j'espère que toutes les administrations des douanes uniront une fois de plus leurs forces et feront montre de leur engagement pour la lutte contre le trafic de déchets illicites.

En effet, les opérations de lutte contre la fraude nous permettent de maintenir le niveau de nos efforts de répression et d'obtenir des rapports de saisie des administrations des douanes, qui vont ensuite alimenter le Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) de l'OMD. Cela étant, la quantité de données recueillies au cours d'une opération ne suffit évidemment pas pour établir une image complète du commerce illicite et n'offre qu'un simple aperçu de ce qui se passe sur le terrain. Compte tenu de cet état de fait, j'aimerais une fois de plus rappeler aux Membres de l'OMD à quel point il est important de partager les données relatives à la lutte contre la fraude par le biais du CEN, dans la mesure où nous avons besoin de données détaillées au niveau mondial afin de comprendre pleinement le phénomène du commerce illicite. En effet, grâce à ces informations, nous pourrions améliorer nos efforts de ciblage et identifier les responsables de ces activités odieuses qui empoisonnent la chaîne logistique du commerce international.

Il va sans dire qu'il est tout aussi important de recueillir et d'analyser les données, de manière plus générale, afin d'ouvrir la voie à une analyse des risques concrète et à des contrôles efficaces sur la base du renseignement. À ce sujet, je me permettrai d'ajouter que je suis très heureux de constater que de plus en plus d'administrations douanières installent le réseau douanier national de lutte contre la fraude (nCEN), autre outil essentiel que l'OMD fournit à ses Membres gratuitement.

### **La Convention de Kyoto révisée**

La Convention internationale révisée pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée ou CKR), qui a été adoptée en 1999 et est entrée en vigueur en 2006, compte à l'heure actuelle 120 Parties contractantes. L'OMD continue d'apporter une assistance à ses Membres, en particulier aux petites économies insulaires, afin qu'ils ratifient la Convention.

De plus, des discussions sont en cours sur la modalité à suivre pour revoir cet important instrument, avec une attention particulière sur les Annexes spécifiques D et K, qui portent respectivement sur les zones franches et les règles d'origine. Afin d'appuyer le travail du Groupe de travail de l'OMD en charge de l'examen complet de la Convention de Kyoto révisée (GT-CKR), le Secrétariat a entrepris des travaux de recherche sur les zones douanières spéciales et les zones franches.

À ce propos, la littérature existante a été passée en revue et, tout au long de l'année 2018 et au début de 2019, une série d'ateliers régionaux a été organisée afin d'encourager le débat sur ces zones entre les Membres de l'OMD. Parallèlement à ces activités, un travail de terrain a été mené dans 11 pays. Sur la base des connaissances acquises à travers ces initiatives, un document de recherche a été élaboré offrant une analyse de la situation actuelle concernant ces zones, que nous espérons pouvoir compléter par un guide dans les prochains mois.

### **Le commerce électronique**

En juin 2018, l'OMD a adopté le Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontalier afin d'aider ses Membres à élaborer ou à renforcer leur cadre stratégique et opérationnel pour ce type de commerce. Cette année, le Conseil de l'OMD a entériné les spécifications techniques relatives au Cadre ainsi que d'autres documents d'orientation qui viennent compléter l'instrument, tels que les définitions de certains termes utilisés, les diagrammes, les modèles d'entreprise et les études de cas. Une stratégie de mise en œuvre, un plan d'action et un mécanisme visant à garantir que le Cadre soit adopté et appliqué le plus largement possible ont également été adoptés.

Tous ces documents ont été réunis dans un Dossier sur le commerce électronique, voué à être un outil évolutif qui sera régulièrement tenu à jour et actualisé. De plus, les travaux concernant un jeu de données de référence sur le commerce électronique, les différentes approches en matière de recouvrement des recettes et le rôle et les responsabilités des parties prenantes du commerce électronique se poursuivront et les documents connexes seront soumis au Conseil de l'OMD pour examen en juin 2020.

Le Cadre met l'accent sur les données électroniques préalables aux fins de l'évaluation des risques avant l'arrivée. Durant ces 20 dernières années, l'OMD n'a cessé de plaider en faveur d'un environnement dématérialisé pour le commerce traditionnel. Il en va de même pour le commerce électronique. Les services de courrier exprès soumettent en grande partie des données électroniques préalables dans la lignée de ce que recommande le Cadre de normes, ce qui permet aux douanes de mener leurs

évaluations de risque à l'avance. Toutefois, bien que certains progrès aient été réalisés dans quelques pays qui ont bénéficié du soutien de l'OMD et de l'Union postale universelle (UPU), les opérateurs postaux restent à la traîne.

Au cours des derniers mois, l'OMD et l'UPU ont travaillé ensemble afin de mettre au point des orientations supplémentaires concernant l'échange de données électroniques préalables, notamment en matière de saisie et de qualité des données, et concernant les cadres légaux et opérationnels qui sous-tendent cet échange. Ces travaux ont abouti aux « Directives conjointes OMD-UPU sur l'échange de données électroniques préalables entre les douanes et la poste » qui ont été adoptées par le Conseil de l'OMD en juin 2019.

Les deux organisations continuent aussi d'apporter leur soutien aux douanes et aux postes concernant l'utilisation de données électroniques préalables et la mise en place du système de déclaration en douane (*Customs Declaration System* ou CDS), qui a été mis au point par le Centre des technologies postales de l'UPU.

## Le Système harmonisé

L'édition 2022 du Système harmonisé (ou SH) a été adoptée par le Conseil de l'OMD et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour toutes les Parties contractantes à la Convention sur le SH, dont le nombre s'élevait à 158 en septembre 2019. J'espère sincèrement que cette nouvelle version du SH sera consciencieusement mise en œuvre par toutes les Parties contractantes du SH.

La possibilité d'une révision stratégique du SH a été soulevée par la Commission de politique générale de l'OMD, ce qui a abouti à l'organisation d'une Conférence à ce sujet en mai 2019. Après avoir présenté à la Commission de politique générale un rapport sur les discussions de la Conférence, le Secrétariat a été prié de préparer un argumentaire concernant la portée d'une éventuelle révision, son impact initial, les éventuels mécanismes de gouvernance concernant le processus de changement et les coûts attendus sur le plan financier et des ressources humaines, en vue de le soumettre

dans un premier temps au Comité financier de l'OMD.

## La stratégie de renforcement des capacités

Les Membres de l'OMD ont demandé au Secrétariat de revoir sa stratégie de renforcement des capacités et de gestion des experts, afin de s'assurer que la stratégie suive une direction future clairement définie et améliore, en conséquence, l'exécution de toutes les activités de renforcement des capacités de l'OMD. Il a été décidé, entre autres, de créer un vivier d'experts sur chaque sujet pour lequel le Secrétariat apporte une assistance technique dans chacune des régions de l'OMD.

Plus de 600 activités de renforcement des capacités ont été menées de juillet 2018 à juin 2019 et des informations détaillées à ce sujet sont disponibles dans le Rapport de situation sur le renforcement des capacités de l'OMD. Cette année, le Secrétariat de l'OMD a également publié son Rapport sur le Programme Mercator qui présente les activités entreprises depuis le lancement du programme il y a cinq ans.

## La mesure de la performance

Le Conseil de l'OMD a adopté le mandat du Groupe de travail sur la mesure de la performance dont le rôle est de définir un mécanisme de mesure de la performance douanière. Le Groupe se réunira dans les prochaines semaines et j'invite toutes les administrations à y participer. Je ne peux que souligner encore une fois qu'une participation large des Membres aux organes de travail de l'OMD débouche sur des résultats plus complets.

Par ailleurs, le Secrétariat de l'OMD s'est également penché sur la méthodologie utilisée par d'autres organisations internationales, notamment par la Banque mondiale et par son équipe en charge du rapport *Doing Business*. Le Secrétariat poursuit, d'ailleurs, son dialogue avec cette dernière, afin de relayer les opinions des douanes ainsi que celles du Groupe

---

***L'édition 2022 du Système harmonisé a été adoptée par le Conseil de l'OMD et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour toutes les Parties contractantes à la Convention sur le SH, dont le nombre s'élevait à 158 en septembre 2019.***

---

consultatif du secteur privé de l'OMD, dans un effort visant à revoir la méthodologie utilisée. Il a également coopéré avec la Banque mondiale afin d'améliorer l'Étude de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises qui constitue un outil essentiel servant de véritable indicateur de performance.

## L'éthique

Le Secrétariat de l'OMD mène plusieurs types de missions à la demande de ses Membres, comme des missions d'évaluation de l'éthique, des missions pour offrir des orientations sur l'introduction de systèmes de mesure de la performance et des missions ad hoc afin de fournir un soutien en matière de révision des codes de conduite, des stratégies concernant l'éthique et des plans de formation, ou, encore, en vue d'un exercice de cartographie des risques de corruption.

Il a récemment recueilli les expériences de certaines administrations en matière de mise en œuvre du principe portant sur les « contrôle et enquête » inscrit dans la Déclaration d'Arusha de l'OMD sur la bonne gouvernance et l'éthique en matière douanière, expériences qu'il a publiées dans un document intitulé « Recueil de bonnes pratiques en matière d'éthique dans le domaine du contrôle interne et de la relation avec les services de contrôle externe ».

Par ailleurs, en janvier 2019, l'OMD et l'Agence norvégienne pour la coopération au développement ont lancé le Programme anti-corruption et de promotion de l'éthique (A-CIP) afin d'apporter une aide à 11 Membres de l'OMD, à savoir l'Afghanistan, l'Éthiopie, le Ghana, le Liban, le Liberia, le Mali, le Mozambique, le Népal, la Sierra Leone, la Tanzanie et la Tunisie. 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.

## La douane numérique et l'analyse des données

Le Secrétariat de l'OMD a été invité à concentrer ses travaux sur la mise au point d'orientations et le développement de capacités

afin d'appuyer la numérisation des opérations douanières et l'utilisation des technologies et de l'analyse des données. Il s'agit de l'une des nouvelles priorités du Plan stratégique et de l'un des thèmes qui seront abordés par la Commission de politique générale de l'OMD lors de sa session de décembre 2019, dans le but de fournir au Secrétariat des orientations.

L'OMD prévoit, entre autres, de préparer un Dossier sur la douane numérique qui regroupera toutes les informations pertinentes mais aussi les outils et les documents d'orientation et de formation qui peuvent être utilisés par les administrations des douanes en vue de mettre en place de nouveaux mécanismes pour le recueil, l'échange et l'analyse de données. Les travaux de collecte d'études et de méthodes se poursuivent et des ateliers régionaux seront également organisés sur les technologies de rupture afin de continuer les efforts de sensibilisation et de partage des meilleures pratiques.

Le personnel spécialisé de l'OMD veillera à apporter un soutien continu en matière de renforcement des capacités dans ces domaines. Le Secrétariat poursuivra ses travaux par le biais du Serveur d'informatique en nuage, offrant un soutien et des orientations aux Membres dans le domaine de l'analyse des données, à travers la mise au point de solutions plus concrètes qui soient adaptées aux thématiques et aux activités douanières.

## Et à l'avenir ?

J'ai choisi de ne passer en revue que quelques-unes des activités menées et des résultats obtenus au cours des 12 derniers mois concernant chacune des priorités du nouveau Plan stratégique de l'OMD. D'autres activités de l'OMD sont résumées dans les articles qui suivent, sous les rubriques consacrées à chaque Direction de l'OMD.

Pour conclure, j'espère que les différents comptes rendus de ce que l'OMD a accompli et projette de faire dans les mois à venir susciteront votre intérêt et qu'il en ira de même pour tous les autres articles choisis pour la présente édition du magazine. Excellente lecture !

**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](http://iscancargo.com/eagle)



## Questions tarifaires et commerciales

### Activités transversales : Dossier Recettes et décisions anticipées

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

Une assistance a été fournie à l'Azerbaïdjan, aux Bahamas, à Eswatini, au Lesotho, au Libéria, au Niger, à Maurice et au Libéria pour les aider à développer ou à étendre leurs systèmes de décisions anticipées.

Dans le cadre du programme «Harmoniser le classement des marchandises sur la base des normes de l'OMD pour renforcer le commerce en Afrique», un atelier régional d'accréditation des conseillers techniques et opérationnels sur les outils transversaux de classification, d'origine et d'évaluation a été organisé à l'intention des douaniers francophones africains.

Le personnel du secrétariat a également apporté son aide aux administrations des douanes qui offrent elles-mêmes des formations à leurs

collègues étrangers. Ils ont aussi participé à divers événements, notamment au premier atelier du groupe de travail technique des douanes de l'Union africaine sur l'inspection avant expédition.

### Nomenclature et Classement

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

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

La Convention du SH a 158 Parties contractantes, la dernière adhésion étant la Gambie (juin 2019). À l'heure actuelle, 120 Parties contractantes ont notifié au Secrétariat avoir mis en œuvre les amendements 2017 du SH et 14 Parties ont indiqué qu'elles le feraient avant janvier 2019.

### Accélérer le processus décisionnel

La recommandation du 30 juin 2018 amendant l'article 8 de la Convention du SH en vue



d'accélérer le processus décisionnel du Comité du SH en limitant le nombre de réserves à deux eu égard aux décisions de classement a été adoptée à l'unanimité et entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

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

Lors de ses 62<sup>e</sup> et 63<sup>e</sup> sessions, le Comité du SH a pris 304 décisions de classement, dont 242 faisaient référence à des dénominations communes internationales (DCI) de produits pharmaceutiques en liaison avec l'Accord de l'OMC sur le commerce des produits pharmaceutiques. Il a également adopté lors de ces sessions 58 amendements à la nomenclature du SH, 6 jeux de modifications des Notes explicatives du SH dans le cadre de la procédure de l'Article 16 qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022, 8 projets de modification des Notes explicatives par voie de corrigendum (Article 8 / SH de 2017), et 53 nouveaux avis de classement. À l'exception de ceux ayant fait l'objet d'une réserve, ces décisions et amendements sont disponibles sur le site web de l'OMD et via la librairie en ligne.

#### **Assistance technique**

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

Une assistance visant à renforcer les capacités institutionnelles nécessaires pour mener à bien les travaux de classement a été fournie aux douanes des Bahamas, de la Géorgie, du

Vietnam et de la Palestine. Une mission de diagnostic a été organisée au Niger pour évaluer l'infrastructure existante en ce qui concerne les activités en rapport avec le SH et le classement tarifaire. En ce qui concerne l'accréditation des experts, un atelier régional pour experts-formateurs sur le SH dans la région Afrique de l'Ouest et du Centre a été organisé au Burkina Faso.

Des ateliers nationaux sur l'élaboration d'un système de décision anticipée en matière de classement ont été organisés au Bhoutan, au Malawi, au Népal, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, au Vietnam et au Zimbabwe.

Une assistance technique sur l'infrastructure des laboratoires des douanes et leur méthodologie d'analyse a été fournie aux administrations douanières d'Albanie, de Colombie et de 14 pays de la région MENA. En outre, des chimistes douaniers provenant de six pays ont participé au 6<sup>e</sup> Programme sur les laboratoires des douanes, une initiative financée par la Douane du Japon. À l'issue d'un atelier d'une semaine au siège de l'OMD, les participants ont été accueillis par le Laboratoire régional des douanes de l'OMD au Japon pour une formation pratique d'une durée de six semaines consacrée aux méthodes d'analyse chimique.

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

Quant aux avis en matière de classement, le Secrétariat en a fourni 97 durant l'exercice 2017/2018 couvrant 109 produits.

### Révision du SH

La Commission de politique générale de l'OMD ayant évoqué la possibilité d'une révision stratégique du SH, une conférence avait été organisée sur ce thème en mai 2019. Un compte rendu des discussions a été fait à la Commission de politique générale et le Secrétariat a été invité à préparer un dossier, à soumettre au Comité financier de l'OMD dans un premier temps, couvrant la portée d'un examen éventuel, les études d'impact et de faisabilité initiales, les mécanismes de gouvernance possibles liés au processus de changement et les coûts attendus en termes de ressources financières et humaines.

### SH 2022

Le Conseil a adopté la Recommandation dans le cadre de l'Article 16 concernant l'amendement du Système harmonisé pour le SH 2022. Elle contient 351 jeux d'amendement. Parmi les amendements majeurs figurent de nouvelles positions ou de nouvelles Notes pour les produits relatifs aux technologies nouvelles ou importantes (imprimantes 3D, téléphones intelligents, drones et nouveaux produits du tabac), les déchets électroniques, les gaz à fort potentiel de réchauffement planétaire, les trousseaux de diagnostic rapide concernant les maladies transmises par le virus Zika ou d'autres maladies transmises par des moustiques, les nouveaux dérivés opioïdes du fentanyl, les biens culturels, les huiles comestibles produites par des microbes, les insectes comestibles et certaines transformations minimales du quinoa.

Le SH 2022 entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour toutes les parties contractantes du SH, mais exclura tout amendement qui aura fait l'objet d'une objection au cours du délai de six mois durant lequel les parties peuvent notifier à l'OMD une objection à une recommandation de modification.

### Nouvelle recommandation

Le Conseil a adopté une Recommandation relative à l'insertion dans les nomenclatures statistiques nationales de sous-positions destinées à faciliter la surveillance de la circulation à l'échelon international des substances réglementées conformément

à l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

### Valeur

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

### Examen des questions

Le Comité technique de l'évaluation en douane (Comité technique) a finalisé l'examen d'une question soumise par la Douane de Maurice et relative à l'évaluation des marchandises importées achetées lors de « ventes flash ». Ceci a donné lieu à la publication de l'Avis consultatif 23.1 en mai 2019.

Le Comité technique a examiné les questions techniques relatives à :

- l'évaluation de cartes à puce importées liées à des services de transport et à des billets d'entrée pour touristes ;
- l'utilisation de la documentation des prix de transfert en vue d'examiner les transactions entre parties liées conformément à l'article 1.2 a) de l'Accord ;
- la vente pour l'exportation à destination du pays d'importation au sens de l'Article 1 ;
- l'interprétation de la valeur des ajustements au sens de l'Article 8.1 b) de l'Accord ;
- le paiement de redevances et de droits de licence, calculés en fonction du prix de vente de produits fabriqués dans le pays d'importation à partir d'intrants importés, et son incidence sur la valeur en douane des intrants importés qui sont nécessaires à la fabrication des produits finis ;
- le traitement à accorder à un impôt sur le revenu provenant d'une redevance payable à un donneur de licence dans un pays étranger ;
- l'évaluation d'intrants importés pour lesquels l'acheteur verse une « commission » à un annonceur dans le cadre d'un contrat de services de promotion et de marketing ;
- la détermination de la valeur en douane de produits importés portant la propre marque de commerce de l'importateur, alors qu'au même moment, des produits identiques mais



portant une autre marque sont présentés pour importation à un prix différent ;

- l'évaluation de marchandises importées vendues à des prix réduits à des acheteurs agréés ;
- le traitement à appliquer aux sommes versées au titre des droits d'accès aux images télévisuelles au sens de l'article 8.1 c) de l'Accord ;
- une situation impliquant des transactions intragroupe où deux factures mentionnant des prix différents pour un même envoi sont découvertes lors de l'examen des documents présentés par l'importateur.

La première question a été placée dans la Partie III de l'Aperçu général des questions techniques d'évaluation en douane (questions soulevées, en attente de travaux futurs) et les autres questions seront à nouveau à l'ordre du jour du prochain Comité.

### **Assistance technique**

Des ateliers nationaux sur la valeur en douane ont été organisés aux Bahamas, au Bhoutan, en Colombie, au Lesotho, au Rwanda, au Sénégal, en Sierra Leone, en Thaïlande, au Togo et au Monténégro. Un atelier sous-régional a été organisé pour les pays du Pacifique. En outre, des missions de diagnostic du système de contrôle de l'évaluation en douane et d'évaluation des compétences en la matière ont été réalisées en Côte d'Ivoire, au Bhoutan, au Libéria et au Niger.

Dans le cadre d'une série d'ateliers régionaux organisés conjointement par l'OMD et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur l'évaluation en douane et les prix de transfert, un atelier a été organisé à l'intention des pays de la région Asie / Pacifique.

Durant l'exercice 2018/2019, le Secrétariat a aussi répondu à neuf demandes d'avis relatifs à la valeur en douane.

### **Événements**

Dans le but de promouvoir les travaux de l'OMD, les experts du Secrétariat ont participé à une série de conférences du secteur privé sur les prix de transfert, baptisée «TP Minds Conference», organisées en Australie, à Singapour, en Afrique du Sud et au Royaume-Uni. Ils ont également participé à un atelier de l'OMC intitulé « Partager ses expériences sur la mise en œuvre de l'Accord sur l'évaluation en douane et garantir que l'Accord sur la facilitation des échanges appuie la mise en œuvre de l'Accord sur l'évaluation en douane ».

### **Règles d'origine**

L'OMD continue d'aider les administrations douanières à comprendre, gérer et mettre en œuvre les règles d'origine dans un contexte de prolifération des accords commerciaux régionaux.

Le Comité technique des règles d'origine (CTRO) s'est réuni pour faire rapport sur les aspects techniques de l'Accord de

l'OMC sur les règles d'origine. Les travaux sur l'harmonisation des règles d'origine non préférentielles au sein de l'OMC stagnent depuis quelques années, mais des discussions ont eu lieu sur les notifications et la transparence.

Immédiatement après le CTRO, un atelier a été organisé portant sur l'accès préférentiel aux marchés des pays les moins avancés, les procédures d'origine, y compris la certification et la vérification, et l'apprentissage en ligne à l'intention des secteurs public et privé. L'examen de la Convention de Kyoto (RKC) révisée a aussi été abordé et les commentaires rapportés au groupe de travail sur l'examen exhaustif de la RKC.

### Assistance technique

Dans le cadre des activités de renforcement des capacités, huit ateliers ont été organisés :

- au Sri Lanka, les experts du Secrétariat de l'OMD se sont associés à l'OMC pour présenter des exposés sur les aspects opérationnels de l'origine ;
- en Angola, en Indonésie et en République démocratique populaire lao, ils ont aidé les agents des douanes à mieux connaître les règles d'origine préférentielles et à appliquer correctement les règles relatives à l'origine ;
- aux Bahamas, ils ont organisé un atelier de formation de formateurs à l'intention de huit fonctionnaires.

Ils ont également participé à plusieurs événements extérieurs:

- un atelier sur les certificats d'origine électroniques, réunissant les quatre membres de l'Accord d'Agadir (Égypte, Jordanie, Maroc et Tunisie) ;
- une table ronde sur l'avenir des règles d'origine et des taux d'utilisation organisée par l'Institut universitaire européen en coopération avec la CNUCED, dans le but de fournir une plate-forme aux experts en matière d'origine, aux chercheurs, aux responsables gouvernementaux et au secteur privé pour débattre de l'évolution du concept d'origine ;
- un atelier sur la mise en œuvre des directives de l'APEC sur le transit douanier adoptées en 2014.



### Nouvelles publications

Un certain nombre d'outils ont été mis à jour ou traduits dans de nouvelles langues:

- Le Compendium de l'OMD sur l'origine, une compilation de tous les outils et instruments liés à l'origine, est désormais disponible en espagnol ;
- la base de données sur les règles d'origine préférentielles et l'étude comparative sur les règles d'origine préférentielles ont été mises à jour et l'étude est maintenant disponible en français et en espagnol.

### Annexe spécifique K de la Convention de Kyoto Révisée

Le Secrétariat de l'OMD estime qu'il est nécessaire de mettre à jour l'Annexe spécifique K de la Convention de Kyoto révisée, qui traite des règles d'origine, dans le cadre de la révision en cours de la Convention. L'Annexe spécifique K n'a pas été incluse dans la révision de la Convention réalisée dans les années 1990 et il est nécessaire de mettre à jour le texte de la Convention afin qu'elle soit conforme aux procédures douanières et commerciales modernes.

Le Secrétariat a également préconisé de tendre vers des dispositions contraignantes et exécutoires et de faire ainsi en sorte que l'OMD et la douane assument un rôle de chef de file en matière de normes internationales concernant les procédures administratives ayant trait aux règles d'origine.

### En savoir +

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

# Procédures et Facilitation

## Nouvelles publications



### Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE)

L'AFE est entré en vigueur le 22 février 2017. Depuis son lancement en juin 2014, le Programme Mercator représente l'initiative stratégique phare de l'OMD visant à aider les gouvernements dans le monde à mettre en œuvre l'AFE d'une manière rapide et cohérente, moyennant l'application des outils et instruments de l'OMD, compte tenu du fait que les dispositions de l'AFE ont trait en grande partie aux régimes douaniers.

Durant l'exercice financier 2018/2019, plusieurs missions relatives à l'AFE ont été menées par l'OMD. Les experts de l'OMD ont notamment :

- apporté un appui à l'Afghanistan, aux Comores, à la Moldavie et à Sao Tomé-et-Principe afin qu'ils puissent mener une analyse des écarts dans le cadre de leur procédure d'adhésion à la Convention de Kyoto révisée (CKR) ;
- organisé une formation régionale sur l'adhésion à la CKR et sur sa mise en œuvre à l'intention de 14 pays d'Amérique centrale et des Caraïbes ;
- mené un atelier sur l'AFE adressé aux États membres de la CARICOM, en partenariat avec l'OMC et les autres organisations de l'Annexe D ;
- organisé un atelier sur l'AFE pour les États membres de la Banque asiatique de

développement, en partenariat avec la Banque et l'OMC ;

- organisé le premier Forum africain des comités nationaux de la facilitation des échanges à Addis-Abeba, ensemble avec six autres organisations internationales ;
- mené des ateliers régionaux sur la meilleure façon de réaliser une étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises à l'intention des administrations des douanes de Bahreïn, du Brésil, de Fidji, de Gambie, du Guatemala, du Liban, du Liberia, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Sri Lanka et d'Ouganda, ainsi que des ateliers sous-régionaux pour les pays de la Communauté des États indépendants ;
- entrepris une mission exploratoire en Afrique du Sud visant à revoir son programme existant d'opérateur économique agréé (OEA), son projet de guichet unique et ses pratiques en matière de gestion des risques, afin de garantir que le pays respecte les obligations de l'AFE et adhère aux principes et aux instruments de l'OMD ;
- apporté un soutien à l'atelier de renforcement des capacités de l'APEC sur l'AFE pour les micro-, petites et moyennes entreprises ;
- apporté leur appui à un cours de formation adressé à la Douane chinoise et portant sur l'AFE et sur les outils et instruments de l'OMD aidant à sa mise en œuvre.

Le présent article reviendra plus bas sur les détails des activités entreprises dans certains domaines, tels que les programmes d'opérateur économique agréé (OEA), le commerce électronique, le transit et le guichet unique.

Outre l'assistance au niveau national et régional, l'OMD a organisé deux réunions de son Groupe de travail sur l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (GT-AFE), où divers aspects techniques relatifs aux dispositions de l'AFE ont été abordés ainsi que les défis rencontrés par les pays en développement et les pays les moins avancés, notamment la coordination de priorités concernant l'assistance technique et le renforcement des capacités.

### **Opérateurs économiques agréés (OEA)**

Les experts de l'OMD ont contribué au lancement de programmes d'OEA aux Bahamas, au Bénin, en Bosnie-Herzégovine, au Cameroun, à Cuba, en Iran, au Nigeria, au Pakistan, au Sénégal, au Soudan, en Ouzbékistan et au Zimbabwe, et ils ont fourni une assistance aux États arabes du Golfe en vue de l'élaboration d'un programme d'OEA régional.

Ils ont également aidé la Douane de Bélarus à développer ses capacités en matière de négociation et de mise en œuvre d'arrangements de reconnaissance mutuelle (ARM) ainsi que le Chili et le Pérou à renforcer leur programme d'OEA, à travers l'amélioration du processus de validation et d'analyse des risques, la définition d'indicateurs de performance et l'implication d'autres organismes gouvernementaux.

Enfin, les experts de l'OMD ont également organisé le premier atelier de formation des formateurs dans le but de constituer un vivier d'auditeurs OEA capables d'aider les pays de la région des Amériques à améliorer leur procédure de validation des OEA, sur la base du Guide de l'auditeur OEA et du cours de formation pour les auditeurs OEA.

### **Transit**

Des ateliers régionaux sur le transit ont été menés dans les régions d'Europe, d'Extrême-Orient, d'Asie du Sud et du Sud-Est, d'Australasie et des Îles du Pacifique (Asie-Pacifique), ainsi que d'Afrique du Nord, du Proche et du Moyen-Orient (MENA), complétant ainsi la série des

ateliers organisés dans les six régions de l'OMD dans le but de promouvoir la mise en œuvre des Directives de l'OMD sur le transit et de recueillir les meilleures pratiques nationales et régionales en matière de transit.

L'OMD a, par ailleurs, apporté son concours à la tenue d'un atelier sur le transit douanier à l'intention des Membres de la Communauté andine (Bolivie, Colombie, Équateur et Pérou). En outre, afin d'élargir son vivier d'experts sur les questions de transit, le Secrétariat de l'OMD a organisé un atelier d'accréditation d'experts francophones.

### **Zones douanières spéciales / Zones franches**

Les Membres de l'OMD ont convenu l'année dernière de procéder à une analyse de la situation actuelle dans les zones douanières spéciales (ZDS), notamment au niveau de leurs avantages économiques, des contrôles et des régimes douaniers dans les ZDS mais aussi des activités illégales associées à ces zones, et ce, à travers une enquête en ligne, des études de terrain et des ateliers régionaux. Ces activités ont effectivement été réalisées et les résultats de certains des ateliers sont disponibles en ligne.

Sur la base des activités menées jusqu'à présent ainsi que de l'examen des rapports et études existants, un document de recherche a été publié en septembre 2019 à ce sujet, mettant l'accent sur l'importance de la pleine participation de la douane à la définition des politiques concernant les ZDS ainsi que sur l'application adéquate des contrôles douaniers dans ces zones. Un guide fondé sur le document de recherche sera préparé et soumis pour discussion au Comité technique permanent (CTP) dans les prochains mois. La question sera également abordée par le Groupe de travail en charge de l'examen complet de la Convention de Kyoto révisée (GT/CKR). La CKR constitue la seule convention internationale à prévoir une politique douanière concernant les ZDS, dans le chapitre 2 de son Annexe spécifique D.

### **Données tirées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR)**

Les experts de l'OMD ont apporté leur soutien à l'Ouzbékistan afin que ce dernier puisse établir

un système de RPCV/PNR lui permettant de contrôler les passagers aériens et de faciliter leur mouvement ; ils ont aussi organisé un atelier en Indonésie pour les autorités douanières du Pacifique. En outre, un module e-learning a été mis au point concernant le rôle et les responsabilités des douaniers dans le contrôle des voyageurs et du personnel de bord à différents points de l'aéroport.

Le logiciel du Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS) a été déployé aux Maldives. Ce système, mis à la disposition des administrations douanières gratuitement, permet de recueillir et d'analyser les données des passagers.

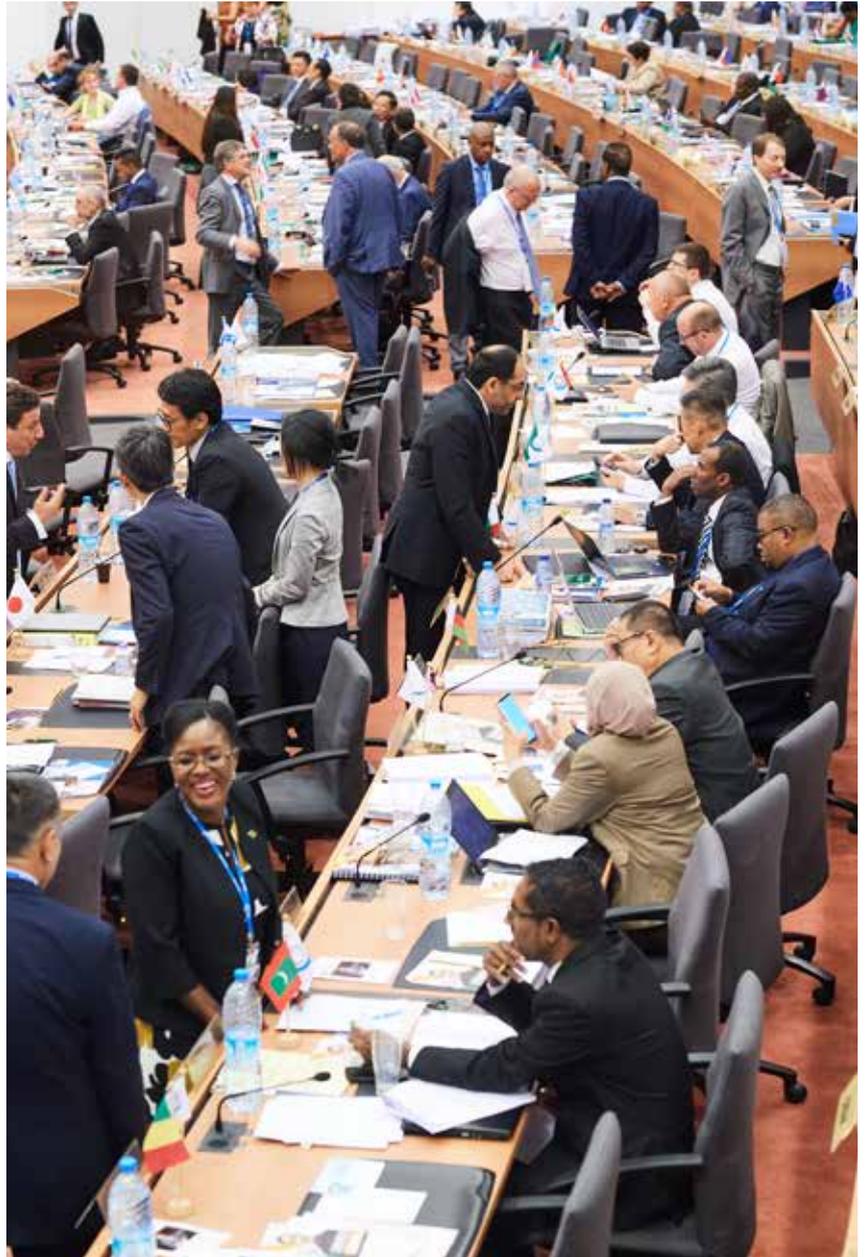
Bien que les activités de l'OMD se soient centrées sur la normalisation et l'utilisation des RPCV et des dossiers passagers (PNR) aux fins du contrôle et de la facilitation des voyageurs pour le mode aérien et plus spécifiquement, pour les vols réguliers, de telles données sont également recueillies (ou pourraient l'être) pour d'autres modes de transport et pour les vols non réguliers. Des discussions se sont tenues sur l'utilisation des données des passagers, tant pour le transport aérien général que pour les navires de croisière, le transport routier et ferroviaire, et sur les défis liés à la collecte de ces données. Ces débats se poursuivront dans les mois à venir.

### Modèle de données de l'OMD

72 pays ont indiqué que leur système informatique était conforme au Modèle de données de l'OMD et quelque 58 pays travaillent activement sur des projets de déploiement du Modèle à l'heure actuelle. La version 3.8.1 du Modèle est à présent disponible.

Un « Guide opérationnel sur le Modèle de données » a également été publié. Le Guide vise à expliquer, dans un langage clair, le Modèle de données de l'OMD, son utilisation et son lien avec d'autres instruments et recommandations gouvernementales en matière de bonnes pratiques.

Le Recueil de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur la simplification des formalités et le commerce électronique, qui contient des normes techniques pour les systèmes de comptes rendus des navires, a été cartographié selon le Modèle. Ce travail



a abouti à la création d'un nouveau Dossier d'information dérivé.

Concernant l'assistance technique, les experts de l'OMD ont mené des ateliers nationaux en Colombie et en Ukraine. En outre, un atelier régional sur le Modèle de données de l'OMD s'est tenu en Azerbaïdjan, en marge de la Conférence et exposition sur la TI, dans le but de sensibiliser les participants aux tenants et aux aboutissants du Modèle et de permettre le partage d'expériences concernant son déploiement.

### Guichet unique

Les experts de l'OMD ont participé à divers forums internationaux, contribué à plusieurs

activités concernant la mise en œuvre de solutions de guichet unique et promu l'utilisation des normes et des outils de l'OMD, tels que le Recueil sur le guichet unique, le Modèle de données de l'OMD et les Directives sur la TIC de la CKR. Leurs activités ont notamment eu pour but :

- d'aider les administrations des douanes de Bélarus, des Comores, de Jamaïque, de Mongolie, d'Ouganda et d'Uruguay à établir ou à améliorer leur environnement de guichet unique ;
- d'aider, à travers l'organisation d'un atelier, les cinq membres de l'Union économique eurasiatique et les 26 pays de la région d'Afrique orientale et australe de l'OMD à élargir leur système respectif de guichet unique, sur la base de normes internationales et de dispositions harmonisées afin de garantir l'interopérabilité ;
- d'organiser, en coopération avec les experts de la CESAP/ONU, la quatrième classe de maître UNNEXt sur le guichet unique, réunissant principalement les pays d'Asie/Pacifique.

### Inspection non intrusive (INI)

Le Conseil de l'OMD a avalisé le document fournissant un résumé des spécifications techniques pour le format de fichier uniformisé (FFU) des images radiographiques pour les appareils d'INI (soit le FFU 2.0). Les Membres de l'OMD sont invités à exiger de leurs fournisseurs qu'ils déploient, si possible, le FFU sur les équipements actuellement utilisés par la douane et à ajouter les spécifications du FFU 2.0 dans leurs appels d'offres en vue de l'achat de systèmes d'INI.

### Trafic postal

L'OMD travaille en étroite collaboration avec l'Union postale universelle (UPU) sur un certain nombre de questions d'intérêt mutuel, en particulier la mise en place de l'échange de données électroniques préalables entre les douanes et la poste, la sûreté et la sécurité de la chaîne logistique postale, le commerce électronique et la qualité des données dans les déclarations CN22 et CN23.

Afin d'approfondir la coopération entre les douanes et les postes, le Conseil de l'OMD a adopté les « Directives conjointes OMD-UPU



sur l'échange de données électroniques préalables entre les douanes et la poste ».

Les deux organisations ont apporté leur soutien aux douanes et aux postes d'Indonésie et du Vietnam concernant l'utilisation de données électroniques préalables et la mise en place du système de déclaration en douane (Customs Declaration System ou CDS), qui a été mis au point par le Centre des technologies postales de l'UPU. Le CDS permet aux clients de saisir en ligne les données concernant un colis et aux postes de fournir aux douanes des informations préalables sur un envoi postal. Il permet également à la douane d'informer la poste des mesures à prendre concernant un envoi donné.

En outre, un atelier douane-poste a été conjointement organisé par l'OMD et l'UPU pour la sous-région d'Amérique latine, dans le but d'améliorer les connaissances et de renforcer la relation de coopération existante, notamment en vue de l'échange de données électroniques préalables entre les douanes et les autorités postales de la sous-région. Par ailleurs, des ateliers conjoints OMD-UPU ont été organisés pour la région Asie/Pacifique et la sous-région des Caraïbes dans le but de renforcer les capacités à faire obstacle au transport d'articles dangereux ou de contrebande par le biais de la chaîne postale.

### Commerce électronique

Le Conseil de l'OMD a avalisé les spécifications techniques relatives au Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontalier, adopté



en juin 2018, ainsi que d'autres documents d'orientation qui viennent compléter le Cadre, tels que les définitions de certains termes utilisés dans l'instrument, les diagrammes, les modèles d'entreprise et les études de cas. Une stratégie de mise en œuvre, un plan d'action et un mécanisme visant à garantir que le Cadre soit adopté et appliqué le plus largement possible ont également été adoptés.

Ces documents ont été réunis dans un Dossier sur le commerce électronique, voué à être un outil « évolutif » qui sera régulièrement tenu à jour et actualisé. Les travaux concernant, entre autres, un jeu de données de référence sur le commerce électronique, les différentes approches en matière de recouvrement des recettes et le rôle et les responsabilités des parties prenantes du commerce électronique se poursuivront et les documents connexes devraient être soumis au Conseil pour examen en juin 2020.

Concernant le renforcement des capacités, les experts de l'OMD ont apporté une assistance à la Moldavie et au Panama qui a permis d'évaluer le niveau de préparation de leur administration douanière respective en matière de gestion effective des transactions de commerce électronique et de les aider à élaborer un plan d'action. De plus, deux ateliers ont été organisés à l'intention des pays de la région Asie-Pacifique et de la région Europe afin de promouvoir la mise en œuvre du Cadre et de les aider dans leurs efforts à cet effet.

### **Petites économies insulaires**

Les petites économies insulaires (PEI), dont la plupart sont des pays en développement, sont confrontées à des difficultés et à des désavantages spécifiques d'ordre social, économique, commercial et environnemental, qui sont associés à leur petite taille, à leur éloignement et leur exposition aux catastrophes naturelles.

Pour aider ces pays, le Secrétariat de l'OMD a lancé une initiative spécifique et a organisé des ateliers sous-régionaux réunissant certains petits États insulaires de l'océan Indien et des Caraïbes, un dernier atelier étant en cours de préparation pour les États du Pacifique.

Un document d'orientation pour les administrations des douanes des PEI, axé sur les besoins et les priorités spécifiques de ces pays, est en cours d'élaboration, avec le concours des organes et des interlocuteurs internationaux et régionaux pertinents.

### **Rapport d'étude sur les technologies de rupture**

Ce rapport d'étude a été élaboré par le Groupe de travail virtuel sur l'avenir de la douane. Il vise à aider les administrations douanières à mieux comprendre ce qu'impliquent ces technologies, comment elles sont utilisées aujourd'hui et comment elles pourraient éventuellement être utilisées dans les prochaines années, tant par la douane que par les autres parties prenantes dans les chaînes logistiques transfrontalières.

À travers le rapport d'étude, l'OMD entend répondre à la volonté croissante des douanes d'en apprendre davantage sur le potentiel des technologies de rupture et sur les manières d'en gérer l'introduction. Une stratégie solide sous-tendant ces technologies permettra à la douane de ne pas perdre pied face au rythme de plus en plus soutenu de l'innovation en matière de TI et d'exploiter pleinement les possibilités que ces technologies offrent. La coopération avec le secteur privé est précieuse à cet égard et plusieurs recommandations ont été formulées et soumises à cet égard.

#### **En savoir +**

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

# Renforcement des capacités

## Mercator

Depuis son lancement en juin 2014, le programme Mercator est devenu une initiative phare de l'OMD visant à aider les gouvernements à mettre en œuvre l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) de manière uniforme. Le programme encourage une mise en œuvre harmonisée, propose une assistance technique sur mesure et facilite la coordination entre les différentes parties impliquées dans le processus.

Entre juillet 2018 et juin 2019, plus de 100 activités nationales de renforcement des capacités, d'assistance technique et de formation ont été réalisées dans le cadre du Programme. En juin 2019, 46 Membres étaient engagés à moyen ou long terme dans la mise en œuvre de plans multi-annuels définis avec l'aide d'experts accrédités de l'OMD, et notamment avec les conseillers du Programme Mercator

(CPM). L'OMD dispose de 70 CPM et la plupart sont régulièrement sollicités pour accompagner des administrations dans leur réforme.

Grâce à leur retour, l'OMD continue d'affiner le programme Mercator, restant à l'écoute des besoins de ses Membres et des problèmes liés à la mise en œuvre des réformes, et s'assurant que ses Membres puissent tirer parti de la valeur ajoutée unique de l'Organisation, notamment de son réseau d'experts accrédités et de ses instruments et outils.

## Développement des ressources humaines

### *E-learning*

Une nouvelle version de la plate-forme d'apprentissage CLiKC! dédiée au personnel douanier a été lancée. Elle offre aux utilisateurs une meilleure vision d'ensemble du matériel pédagogique et des possibilités de formation



mis à la disposition de ses Membres (voir article publié dans l'édition de juin 2019 ou visitez <https://clikc.wcoomd.org>).

Vingt-neuf cours e-learning sur divers sujets liés à la douane sont maintenant disponibles via la plate-forme et quatre nouveaux cours ont été ajoutés récemment. Trois sont disponibles en anglais uniquement et traitent respectivement de l'Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises, du contrôle des passagers dans un environnement aéroportuaire et des armes légères et de petit calibre. Le quatrième porte sur l'égalité des genres et est disponible en français et en anglais.

### **Académie de l'OMD**

Le portail e-learning de l'OMD visant à renforcer les compétences douanières des professionnels du commerce est maintenant en ligne <https://academy.wcoomd.org>. Le portail propose actuellement 14 cours e-learning sur différents thèmes douaniers et plusieurs webinaires ont été organisés ces derniers mois.

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

Trente-cinq douaniers ont suivi avec succès le programme de l'Académie virtuelle dont l'objectif est de permettre aux fonctionnaires des douanes ayant moins de quatre années de service d'acquiescer les compétences douanières de base, les principes des procédures et pratiques de dédouanement, les normes et conventions internationales et la façon dont elles peuvent être appliquées sur le lieu de travail.

### **Programme de bourse et Programme de développement de carrière**

Trente-quatre douaniers ont participé au Programme de bourse qui vise à développer les connaissances techniques et savoir-faire nécessaire à l'entreprise de projets de réforme et de modernisation. Dans le cadre du Programme de développement de carrière, dix douaniers ont travaillé pendant 10 mois au sein du Secrétariat de l'OMD en tant qu'experts associés et ont ainsi amélioré leurs connaissances, leurs compétences et leur expérience professionnelle internationale. Les participants ont également bénéficié d'une visite d'étude au Japon.

### **Programme d'études et Programme de formation des cadres en Administration des affaires et en gestion douanière**

Vingt fonctionnaires ont suivi des études de niveau master dans une université japonaise dans le cadre du Programme d'études et dix fonctionnaires les cours du programme EPCBA à l'Université nationale de Seoul en Corée.

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

Quatre ateliers ont été organisés pendant l'exercice 2018/2019, et cinq de plus ont été menés dans le cadre du programme de bourses et du programme de développement de carrière. En outre, six administrations ont bénéficié d'une « retraite pour dirigeants », activité qui vise à accroître la capacité des cadres de direction à faire preuve de leadership dans la mise en œuvre de réformes et de projets de modernisation.

Dans leur totalité, ces activités ont permis à environ 237 cadres douaniers supérieurs et cadres moyens prometteurs de mieux comprendre les méthodes modernes de gestion ainsi que leurs propres comportements et développements personnels en termes de leadership, sur la base d'une compréhension et d'une conscience d'eux-mêmes améliorées.

Le matériel sous-tendant les ateliers du Programme sur le leadership et le perfectionnement du personnel d'encadrement a été revu et une nouvelle approche en la matière adoptée. Il s'agit d'instaurer une culture moderne et motivante de l'encadrement sur l'ensemble de l'organisation, ce qui implique que le soutien en matière de leadership soit fourni aux niveaux des dirigeants, des cadres supérieurs et des cadres moyens d'encadrement.



## Éthique

Entre juillet 2018 et juin 2019, l'OMD a conduit plusieurs missions de soutien en matière d'éthique :

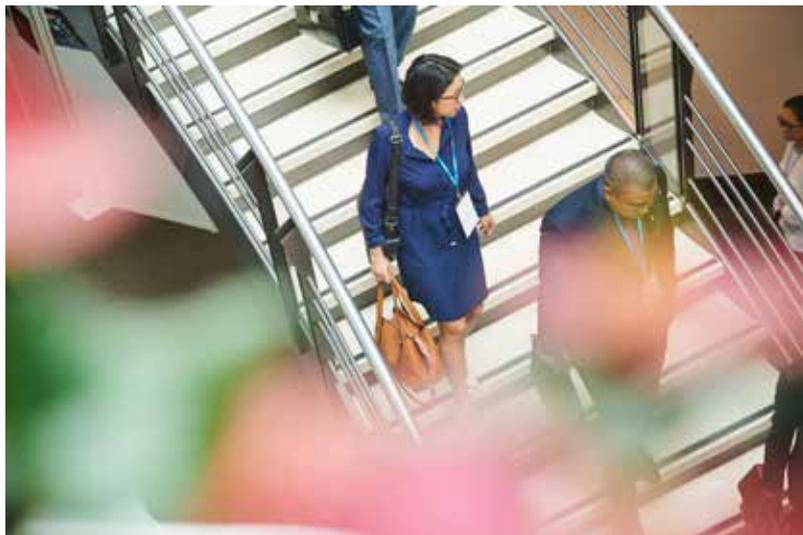
- une mission d'évaluation de l'intégrité aux Bermudes (juillet 2018);
- une activité d'auto-évaluation de l'intégrité aux Bahamas (novembre 2018);
- une mission de soutien à Maurice sur «le rôle du leadership dans l'intégrité de l'organisation» et sur «le leadership éthique» (septembre 2018);
- une mission d'assistance aux pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est visant à réviser le plan d'action pour l'intégrité et à évaluer le niveau d'application du code d'éthique de la Communauté par ses pays membres;
- des missions de diagnostic de l'intégrité au Kazakhstan et en Jamaïque (mars 2019).

En janvier 2019, l'OMD et l'Agence norvégienne de coopération pour le développement (Norad) ont lancé un Programme anti-corruption et de promotion de l'intégrité (A-CPI) pour onze administrations : Sierra Leone, Liberia, Ghana, Mali, Mozambique, Tanzanie, Éthiopie, Tunisie, Liban, Afghanistan et Népal. Huit missions de soutien aux Membres et un atelier régional ont été réalisés entre janvier et juin 2019.

Afin d'appuyer les efforts déployés par les Membres pour mettre en œuvre le principe 6 sur le contrôle et l'enquête de la Déclaration d'Arusha révisée concernant la bonne gouvernance et l'éthique en matière douanière, le Secrétariat de l'OMD a rassemblé les expériences de certaines administrations au sein d'une publication intitulée « le Recueil de bonnes pratiques en matière d'éthique dans le domaine du contrôle interne et de la relation avec les services de contrôle externe ».

## Égalité des genres et diversité

Les derniers outils et initiatives en matière d'égalité des genres et de diversité ont été présentés dans un article publié dans l'édition



de juin 2019 du magazine. Pour résumer, l'Outil d'évaluation de l'égalité de genre dans les organisations (GEOAT) a été mis à jour, un nouveau module d'apprentissage en ligne sur l'égalité des genres a été publié sur la plateforme CLiKC! et une deuxième enquête sur l'égalité de genre et la diversité a été menée.

L'OMD a également assisté à différents événements sur l'égalité de genre afin de présenter ses activités en la matière et de partager son expérience avec des experts d'autres organisations internationales et entités nationales.

## Rapport sur l'avancement du renforcement des capacités

Le rapport fournit un rapport plus détaillé que le présent article sur l'assistance technique fournie par le personnel du Secrétariat de l'OMD et par des experts accrédités. La première partie du rapport énumère les activités entreprises en 2018/2019 par thème et par pays. La partie II du rapport répertorie toutes les missions effectuées depuis le lancement du programme de renforcement des capacités par région et par pays

### En savoir +

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

[www.wcoomd.org/en/topics/capacity-building/resources.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/capacity-building/resources.aspx)

# Contrôle et lutte contre la fraude

## Nouvelles publications



Membres ont obtenu une licence de l'OMD pour utiliser le matériel de formation ACES dans leur établissement pédagogique ou leurs programmes de formation nationaux.

Le Guide de mise en œuvre relatif à l'application des contrôles aux échanges de nature stratégique (ACES) a été mis à jour et sera traduit en quatre langues supplémentaires.

### Armes légères et de petit calibre (ALPC)

Concernant les ALPC, trois ateliers de formation de formateurs ont été organisés dans neuf pays de l'Asie du Sud-Est. Des formateurs accrédités ont ensuite mené des ateliers de formation nationaux au Cambodge, en Indonésie, au Myanmar, aux Philippines et en Thaïlande, où des agents d'autres services chargés de l'application de la loi ont rejoint leurs homologues de la douane pour suivre la formation, dans son intégralité ou en partie. Ces administrations douanières ont ensuite pris part à deux opérations coordonnées par l'OMD ciblant les envois illicites d'ALPC et au cours desquelles quatre saisies d'armes et de munitions ont été réalisées ainsi que des saisies de stupéfiants.

En juin 2019, un projet de deux ans sur les ALPC a été lancé avec le financement de l'UE et en partenariat avec la Small Arms Survey et INTERPOL. Le projet vise à accroître la capacité des Membres dans la région d'Afrique du Nord et du Proche et Moyen-Orient à endiguer les mouvements d'armes illicites.

### Contrôle des passagers

Deux ateliers sur le contrôle des passagers aériens recourant aux renseignements préalables communiqués par les compagnies aériennes (c'est-à-dire les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les dossiers passagers) ont été organisés pour les pays d'Asie du Sud-Est et du Pacifique. Les participants ont, par ailleurs, passé en revue les techniques utilisées pour le contrôle des bagages et pour les interrogatoires et les fouilles corporelles. En outre, ils ont appris à utiliser l'analyse comportementale et l'interprétation du langage corporel pour identifier les passagers

## Programme sur la sécurité

### Échanges de nature stratégique

Au titre du Programme sur l'application des contrôles aux échanges de nature stratégique (ACES), les activités de formation suivantes ont été organisées :

- 13 ateliers nationaux (en Algérie, en Azerbaïdjan, en Bosnie-Herzégovine, au Canada, au Chili, en Jamaïque, au Kazakhstan, en Malaisie, au Maroc, au Pérou, au Tadjikistan, au Togo et en Tunisie) ;
- 1 atelier de formation pour les pays des Balkans occidentaux (la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie) ;
- 2 ateliers de formation des formateurs adressés respectivement aux agents anglophones et russophones souhaitant être accrédités en tant que formateurs experts dans l'ACES.

À ce jour, 14 pays ont informé l'OMD que leurs formateurs accrédités mènent des activités sur l'ACES dans leur pays et cinq autres



à haut risque. Une formation similaire s'est déroulée en Ouganda.

L'OMD a également apporté son appui à la Douane des Maldives pour le déploiement et l'utilisation du Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS), afin de recueillir les données tirées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR). Elle a également entrepris plusieurs missions en Asie du Sud-Est, dans le cadre du Projet sur la sécurité en Asie-Pacifique, afin d'évaluer les possibilités de déploiement de l'outil dans les pays de la région.

#### **Précurseurs chimiques pour la fabrication d'explosifs**

Au titre du Programme Global Shield (PGS), initiative de renforcement des capacités visant à contrer le trafic et le détournement des précurseurs chimiques utilisés pour les explosifs et d'autres composants entrant dans la fabrication d'engins explosifs improvisés (EEI), des cours de formation de formateurs ont été menés pour 59 représentants des pays de l'Asie du Sud-Est. Les formateurs accrédités du Bangladesh, de Thaïlande, d'Indonésie, du Cambodge, des Philippines et de Myanmar ont déjà communiqué qu'ils ont animé des cours à l'adresse de 170 agents.

Trois opérations ont été coordonnées par le Secrétariat : la première était une opération pilote au Bangladesh et les deux autres ont rassemblé neuf administrations des douanes d'Asie du Sud-Est. Cinq saisies de précurseurs

d'explosifs ont été rapportées ainsi que des saisies de drogues et d'armes.

Plusieurs formations se sont tenues dans la région d'Afrique orientale et australe et dans la région MENA. Deux formations de formateurs ont été organisées dans la région AOC, dans le cadre d'une campagne de sensibilisation aux EEI et à leurs composants connexes ainsi qu'aux menaces terroristes dans la région. Ces ateliers ont également inclus un volet pratique sur l'utilisation d'équipements, tels que les spectromètres et les trousseaux de terrain, et des outils de l'OMD tels que le nCEN.

#### **Matériel**

Certains pays ayant pris part au Projet sur la sécurité dans la région Asie-Pacifique ont également reçu du matériel aux fins du contrôle. Au cours des deux années qu'a duré le projet, 65 spectromètres Raman, 19 appareils de rétrodiffusion à rayons X, 8 appareils d'analyse de métaux précieux XRF et 1030 trousseaux PGS d'analyse sur le terrain ont été distribués, en tout. Par ailleurs, des agents chargés de la lutte contre la contrebande et du contrôle ont été formés à l'utilisation de ces appareils.

#### **Opérations**

Au titre du PGS, une opération de lutte contre la fraude a été menée au Bangladesh. De plus, INTERPOL et l'OMD ont organisé deux autres opérations visant la contrebande d'argent liquide en vrac et le trafic d'armes, à savoir l'opération TRIGGER MENA et l'opération NEPTUNE II.



### **Financement du terrorisme**

En liaison avec INTERPOL et avec la cellule de renseignement financier (CRF) du Japon, l'OMD a organisé un atelier d'une semaine sur la lutte contre le blanchiment de fonds et le financement du terrorisme au Japon, avec la participation de 26 administrations Membres de la région d'Asie-Pacifique. Une opération de lutte contre la fraude, baptisée TENTACLE, a été organisée à la suite de cet atelier. Un autre atelier similaire a été organisé par l'OMD pour les administrations de la région MENA.

### **Projets sur la sécurité à dimension régionale**

Le Projet sur la sécurité en Asie-Pacifique (APSP), qui a commencé en mars 2017, s'est achevé en juin 2019. Nombre d'activités évoquées ci-dessus s'inscrivent dans le cadre de ce projet. Le Projet sur la sécurité dans la région d'Afrique occidentale et centrale (PS-AOC) a commencé en avril 2018 et une mission exploratoire a été menée dans les pays participants afin d'évaluer les menaces terroristes auxquelles ils sont confrontés et de définir de manière concrète les besoins des pays en matière d'assistance technique, de formation et de capacités (par exemple, au niveau des équipements nécessaires).

### **Programme sur les recettes**

#### **Contrôle a posteriori (CAP)**

Outre la révision des outils existants, les activités en matière de CAP se sont centrées sur l'élaboration d'outils de formation pratique concernant les contrôles exhaustifs

axés sur l'étude des systèmes. Un dossier de formation avancée sur le CAP a été développé à l'intention des auditeurs qui possèdent déjà des connaissances de base sur les contrôles a posteriori – les exercices portent sur la planification des contrôles, l'analyse des données douanières, l'examen des informations commerciales et l'utilisation de documents-types aux fins du contrôle, tels que des questionnaires portant sur les systèmes, des rapports d'audit, etc.

Le Dossier de formation contient également des études de cas sur les irrégularités telles que la sous-évaluation, la fraude en matière de classement tarifaire et en matière d'origine ainsi que sur les questions spécifiques à certains secteurs d'activité. Il a été testé en Afrique du Sud où une démarche de contrôle fondé sur l'étude des systèmes a été adoptée en 2010, dans le cadre de l'élaboration du Programme d'opérateur privilégié sud-africain.

Les agents qui ne sont pas versés dans les pratiques de contrôle et d'audit peuvent se référer aux modules d'e-learning qui sont disponibles sur la plateforme CLiKC! ou consulter les Directives de l'OMD sur le CAP. Ils peuvent également prendre part à un atelier d'introduction au CAP. Des ateliers de ce type ont été menés en Arménie, au Sri Lanka et au Vanuatu afin d'aider ces pays à déployer leurs propres capacités en matière de CAP.

Des missions de diagnostic ont été organisées au Cameroun, en Jordanie, au Qatar, en Palestine,

au Pakistan et à Tonga. De plus, une mission de diagnostic conjointe sur le CAP et la gestion des risques, la première en son genre, a été menée en Arménie et en Eswatini. Sur la base des résultats de ces missions, d'autres pays pourraient à l'avenir bénéficier d'une telle approche. L'OMD a également participé à un événement de formation sur le CAP organisé par la Douane néerlandaise pour les représentants de la Douane chinoise.

### **Programme de gestion des risques et du renseignement**

Un Outil de diagnostic sur la gestion des risques a été conçu permettant à une administration des douanes de mener un examen complet de sa politique, de sa stratégie et de son infrastructure en matière de gestion des risques (y compris au niveau de leur mise en place). Il sera soumis au Comité de la lutte contre la fraude en février ou mars 2020.

Au titre des activités de renforcement des capacités, l'OMD a apporté son appui à 27 de ses Membres. Une formation a été donnée aux douaniers en Algérie, aux Bahamas, au Burundi, en Côte d'Ivoire, en Gambie, en Iran, au Kazakhstan, au Moldova, au Nicaragua, au Nigeria, en Ouzbékistan, au Pakistan, au Pérou, en Tanzanie, en Thaïlande, en Zambie et au Zimbabwe, ainsi que dans les États insulaires de l'océan Pacifique, à savoir aux Fidji, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, aux Samoa, aux Tonga et au Vanuatu. Des missions de diagnostic ont également été menées afin de déterminer les forces, les faiblesses et les lacunes des systèmes et des pratiques de gestion des risques en Antigua-et-Barbuda, à Bélize, en Eswatini et en Guyana.

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

#### **Projet AIRCOP**

Vingt-deux cellules aéroportuaires anti-traffic conjointes (CAAT) sont opérationnelles actuellement au titre du projet AIRCOP conjointement géré par l'OMD, l'ONUDC et INTERPOL, qui vise à renforcer les capacités des aéroports internationaux à détecter et à intercepter les stupéfiants et autres produits illicites mais aussi à identifier les passagers à haut risque, parmi lesquels les combattants terroristes étrangers.

Les équipes suivent régulièrement une formation et leurs capacités d'analyse des risques ont une nouvelle fois été mises à l'épreuve au cours de l'opération COCAIR VII. La création d'une CAAT au Costa Rica et à Cuba est également à l'étude, une mission d'évaluation ayant déjà été menée dans ces pays.

#### **Programme de contrôle des conteneurs de l'ONUDC et de l'OMD (PCC)**

Le PCC est une initiative conjointe de l'ONUDC et de l'OMD. Les unités de contrôle portuaire (UCP) établies au titre du

PCC sont à présent pleinement opérationnelles dans plus de 80 ports (dont des ports secs) dans 50 pays. Un élément intégral et essentiel du PCC est de faciliter la mise en réseau des UCP entre elles grâce au système ContainerCOMM de l'OMD, qui fournit l'infrastructure nécessaire pour l'échange rapide et sûr d'informations et de renseignements par voie électronique.

Un programme conjoint séparé sur le contrôle du fret aérien a été déployé dans 14 aéroports de diverses régions et il est prévu que 4 pays les rejoignent aux cours des prochains mois.

Les UCP et les unités de contrôle du fret aérien suivent régulièrement des formations et, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, 194 activités de formation ont été menées sur différentes techniques, afin d'accroître encore les compétences des équipes. En 2019, une formation spécifique sur le commerce illicite de bois a été lancée en Amérique latine et en Asie du Sud-Est.

#### **Experts sur la sécurité du fret aérien**

Alors que de plus en plus de Membres de l'OMD demandent une formation dans les techniques de ciblage pour le secteur aérien et compte tenu du fait que de nombreux programmes de l'OMD se centrent à présent sur ce mode de transport, l'OMD a organisé un atelier d'accréditation pour les experts en profilage des voyageurs et du fret aériens à haut risque. Huit experts ont été accrédités à ce titre et pourront venir aider le Secrétariat de l'OMD pour la conduite d'activités de renforcement des capacités dans ce domaine.

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

Onze activités de renforcement des capacités ont été organisées au titre du programme, sous la forme de six séminaires régionaux ou nationaux (aux Bahamas, au Ghana, au Sénégal et pour les Membres de l'ANASE), ainsi que cinq missions de diagnostic (en Afghanistan, au Cambodge, en Géorgie, au Laos et au Myanmar).

Les experts de l'OMD ont également été les animateurs ou experts de référence de 10 ateliers organisés par d'autres organismes tels que l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), l'Office des brevets des États-Unis (USTPO), l'Organisation de la santé animale (OIE) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), ainsi que par le Programme ONUDC-OMD de contrôle des conteneurs (PCC).

Une opération régionale baptisée MIRAGE, coordonnée par l'OMD et menée sur neuf jours dans 14 pays africains, a abouti à l'interception de quelque 20 millions de produits non conformes ou faux, dont la grande majorité était des produits pharmaceutiques. En outre, les experts de l'OMD ont apporté un soutien actif à l'opération mondiale annuelle

de lutte contre les médicaments illicites connue sous le nom de Pangea et menée sous la férule d'INTERPOL.

L'OMD a également participé à la Conférence internationale sur le thème « Promouvoir le respect de la propriété intellectuelle en commençant par la pointe de l'Afrique », organisée par l'OMPI en Afrique du Sud. Un article évoquant certaines des discussions qui se sont tenues durant l'événement a été publié dans le numéro de l'OMD Actualités de février 2019.

## Programme sur l'environnement

### Opération DEMETER IV

L'Opération DEMETER IV, ciblant le commerce illicite de déchets dangereux, s'est déroulée du 4 juin au 8 juillet 2018, avec la participation de 73 administrations des douanes. Neuf pays ont fait rapport de 134 saisies pour un total de plus de 164.000 tonnes de déchets dangereux. Une séance de bilan a été formellement organisée en novembre 2018 lors d'un atelier sur les questions environnementales, organisé au Centre régional de formation de l'OMD à Shanghai, en Chine.

### Projet INAMA

Lancé en octobre 2014, le projet INAMA vise à renforcer les capacités de lutte contre la fraude d'administrations douanières spécifiquement sélectionnées en Afrique subsaharienne et en Asie, tout en mettant l'accent sur le trafic d'espèces sauvages, en particulier celles qui sont couvertes par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES).

Une première mission de soutien a été organisée au Togo, afin d'y évaluer les capacités de lutte contre le commerce illégal des espèces de faune et de flore couvertes par la CITES, et du commerce des espèces sauvages plus généralement, et afin d'apporter un conseil sur la

voie à suivre. Afin de mesurer la mise en œuvre des activités prévues dans le Plan de travail élaboré lors d'une étape précédente du projet, des missions de suivi ont été menées au Burkina Faso, au Cameroun, en Tanzanie et en Ouganda. En outre, les experts de l'OMD ont apporté leur soutien au Mozambique et au Sri Lanka afin qu'ils puissent mettre au point un cours de formation sur la CITES et sur le commerce illicite d'espèces sauvages dans le cadre de leur plan de formation au niveau national.

Par ailleurs, un outil visant à évaluer les capacités de gestion des risques en lien avec le commerce illégal d'espèces sauvages a été mis au point. Il a été utilisé pour jauger les capacités des douanes du Malawi et du Vietnam dans ce domaine. Des rapports d'évaluation détaillés contenant des recommandations adressées à ces deux pays ont été préparés.

Enfin, trois ateliers ont été conjointement organisés avec INTERPOL dans le but de renforcer la coopération opérationnelle entre services répressifs : le premier pour les pays d'Afrique subsaharienne anglophones ou lusophones, le deuxième pour les pays francophones de cette région, et le troisième pour les pays asiatiques participant au projet. Ces formations ont été suivies de l'opération PRAESIDIO. L'OMD et INTERPOL ont également travaillé de concert pour lancer l'opération THUNDERBALL, avec toujours le





même objectif de renforcer la coopération entre la douane et la police.

### **Programme sur le patrimoine culturel**

La démarche mise à l'essai dans la région MENA en 2017, consistant à traiter ensemble les questions de sécurité, de développement et de protection du patrimoine culturel, a également été utilisée dans la région d'Afrique occidentale et centrale (AOC). Un atelier a d'abord été organisé pour analyser la situation de la région au niveau sécuritaire, déterminer les lacunes en matière de connaissances de la problématique et des compétences des douaniers, et formuler des recommandations. Une formation a été élaborée sur la base de ces résultats et à partir du Manuel de formation sur la prévention du trafic illicite

de biens culturels (ou Manuel PITCH de son acronyme anglais).

Une autre formation PITCH a eu lieu à Cuba, sous les auspices du Programme OMD-ONU DC de contrôle des conteneurs. En partenariat avec l'OSCE, le Secrétariat a également organisé une formation à l'intention de quatre pays d'Asie centrale. Il a, par ailleurs, contribué à la formation destinée aux autorités roumaines et moldaves et organisée par l'UNESCO et le Corps italien des carabinieri, ainsi qu'à un atelier sur le patrimoine culturel pour les douanes et les services répressifs et de sécurité irakiens, organisé par la Mission de conseil de l'UE à Bagdad.

En outre, des recherches sur le terrain ont été menées au Burkina Faso et au Niger. Les conclusions de ce travail de terrain ont permis d'acquérir des connaissances essentielles permettant d'améliorer le programme de formation dans la région et d'alimenter les discussions au niveau stratégique.

Outre la conduite de formations, le personnel du Secrétariat a également collaboré à l'opération conjointe douane-police de lutte contre la fraude, nom de code Pandora III, aux côtés d'INTERPOL d'Europol, de la Guardia Civil espagnole et de la police néerlandaise. L'OMD a assuré la coordination opérationnelle et a élaboré un formulaire-type de rapport de saisie compatible avec le CENcomm, afin de garantir l'harmonisation des rapports de saisie établis par la douane et par la police.

Le nombre d'utilisateurs de la plateforme ARCHEO ne cesse de croître. Ils sont actuellement 270 dans près de 100 pays, alors qu'ils étaient 236 utilisateurs dans 90 pays lors de la période de rapport précédente. ARCHEO est utilisé tant pour envoyer des messages d'alerte et d'avertissement sur un possible trafic que durant les enquêtes, afin d'appuyer le travail d'investigation concernant l'identification des biens culturels.

Un autre résultat du Programme est le nombre croissant de demandes émanant des pays aux fins de la restitution de leurs objets culturels saisis par les administrations des douanes, demandes qui ont toutes reçu le soutien de l'OMD.

## Programme sur les pratiques opérationnelles douanières en matière de lutte contre la fraude et de saisie (COPES)

Le Programme COPES couvre les questions relatives à la sécurité aux frontières, au recueil de preuves, aux saisies, aux enquêtes et aux poursuites judiciaires. Bien que toutes les administrations douanières ne jouissent pas de compétences leur permettant de mener des enquêtes judiciaires, elles sont bien les bénéficiaires cibles du Programme dans la mesure où elles s'inscrivent intégralement dans la chaîne 'pénale' douanière. Afin de remédier à ces différences juridiques et administratives, le programme vise le personnel des différentes agences chargées de la lutte contre la fraude travaillant aux frontières (la douane, la police et d'autres services).

Le matériel de formation a été affiné et couvre à présent un éventail très large de thèmes, allant d'une introduction aux principaux concepts de la lutte contre la fraude aux enquêtes financières, en passant par les techniques d'enquête judiciaire et aux questions relatives aux poursuites pénales.

Au cours de l'exercice 2018/2019, plusieurs formations ont été organisées à la demande des administrations douanières, y compris celles organisant des formations aux collègues étrangers, ou à la demande des gestionnaires du Programme de contrôle des conteneurs et des autres programmes de lutte contre la fraude de l'OMD portant respectivement sur la drogue, l'environnement et les biens culturels.

Plus spécifiquement, ont été organisés quatre séminaires régionaux de sensibilisation pour les cadres supérieurs, quatorze ateliers régionaux ou nationaux pour les douaniers de première ligne et les procureurs, et des ateliers de formation des formateurs. De plus, une évaluation des capacités a été entreprise dans un pays.

L'Albanie, le Bangladesh, le Burkina Faso, le Burundi, le Bénin, le Cameroun, la République centrafricaine, le Congo, la Côte d'Ivoire, la République démocratique du Congo, le Gabon, la Guinée, l'Inde, l'Indonésie, la Jamaïque, le Japon, le Kosovo, la Malaisie, les Maldives, le Mali, la Mauritanie, Maurice, la Mongolie, Monténégro, le Niger, le Pérou, le Sénégal, la Thaïlande, le Togo et la Tunisie ont tous bénéficié du Programme COPES.

## Outils de l'OMD

### La suite CEN

L'ensemble des outils du CEN (ou suite CEN) comprend trois applications autonomes, à savoir le Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN), le CEN national (ou nCEN) et la plateforme de communication du CEN (CENcomm), qui sont compatibles et complémentaires les uns par rapport aux autres, chacun apportant une aide aux douanes au niveau

de la numérisation des procédures opérationnelles dans le domaine de la lutte contre la fraude.

Durant l'exercice 2018/2019, le nCEN a été déployé en République démocratique populaire lao, au Sénégal, à Sainte-Lucie, en Jamaïque, en Serbie et au Pakistan. L'outil a été installé dans 53 pays, 15 déploiements supplémentaires étant prévus dans les prochains mois. Il a été amélioré grâce à l'ajout d'une fonction de sélection automatique qui permet au système de montrer automatiquement les liens existant entre les différents cas (écritures dans la base de données) fondés sur les champs comportant des données à caractère personnel ainsi que certains champs à caractère narratif. Une formation plus poussée sur le système et sur l'analyse des données a également été assurée pour les Seychelles et les Philippines.

Le CENcomm reste un outil populaire. Au cours de l'exercice 2018/2019, la plateforme de communication a été utilisée pour 92 opérations et dans le cadre de plusieurs projets. Une version modernisée de l'application CENcomm a été mise au point afin d'améliorer l'interface de l'utilisateur, de renforcer les fonctions de sécurité, de fournir une solution de travail hors-ligne, compte tenu des problèmes fréquents rencontrés dans différentes parties du monde pour accéder à Internet, d'assurer la compatibilité avec les appareils portables et d'introduire des améliorations pour une meilleure gestion et une meilleure interopérabilité avec les autres applications CEN.

### Système de ciblage du fret (CTS) de l'OMD

Le CTS de l'OMD permet aux pays qui l'utilisent de saisir les renseignements électroniques préalables tirés du manifeste de chargement et de procéder à l'évaluation des risques, au profilage et au ciblage. À ce jour, l'application du CTS pour le fret maritime a été déployée dans 11 pays, à savoir aux Bahamas, au Chili, en Géorgie, en Jamaïque, au Kenya, aux Maldives, au Panama, aux Philippines, à Singapour, au Sri Lanka et en Ukraine. De plus, la fonction concernant le fret aérien du CTS a été achevée et déployée dans ces pays.

Au cours de l'exercice 2018/2019, les experts de l'OMD ont terminé l'installation du CTS au Kenya, ont évalué sa mise en place au Sri Lanka, ont formé des formateurs en Jamaïque et aux Maldives et ont visité les Seychelles afin de planifier le déploiement de l'outil.

## Criminalité électronique

Des nouveaux outils d'orientation ont été publiés, à savoir le « Guide sur les investigations numériques 2018 », les « Technologies émergentes ayant une incidence sur la douane », et les « Directives concernant l'examen des appareils numériques à l'adresse des agents aux frontières ».

### En savoir +

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



### Concours photo 2019

« Rudolf, le petit renne au nez rouge, n'a rien à déclarer » est l'intitulé de la photo gagnante du concours 2019 présentée par la Douane finlandaise.



# Élections : un nouveau Président du Conseil et deux nouveaux Directeurs



Au centre : M. Taeil Kang de Corée a rejoint le Secrétariat en octobre 2019 en tant que Directeur du Renforcement des capacités

À droite : M. Pranab Kumar Das de l'Inde rejoindra le Secrétariat en janvier 2020 en tant que Directeur du Contrôle et de la Facilitation



À droite : M. Dicksons Collins Kateshumbwa, le Commissaire des douanes de l'Ouganda, a été élu Président du Conseil



# La Douane de Dubaï recourt à l'intelligence artificielle pour augmenter sa productivité

Par la Douane de Dubaï

Face à l'augmentation des mouvements transfrontaliers tant de personnes que de biens, il est devenu essentiel pour les administrations des douanes d'améliorer la productivité sur le lieu de travail et d'aider les employés à exécuter leurs tâches de manière efficace.

Face à la croissance attendue des échanges et des visiteurs qui devrait découler de l'EXPO 2020, la Douane de Dubaï a décidé, en 2018, de recourir à l'intelligence artificielle (IA) afin de mettre au point un outil qui permette d'analyser les données sur le travail ainsi que le comportement des employés, le but étant de trouver les moyens de réduire le temps nécessaire pour entreprendre une tâche tout en améliorant la qualité du travail et en maximisant la productivité du personnel.

## L'outil

Baptisé Moteur de productivité, l'outil présente les fonctionnalités suivantes :

- une calculatrice afin de jauger le « temps idéal » pour mener une tâche à terme ; le temps idéal est défini après avoir analysé les données recueillies sur trois ans et est ajusté de manière continue – le système peut calculer le temps requis pour chacune de 7 400 combinaisons de tâches existantes et déterminer si les employés restent dans les temps impartis ;
- un outil d'analyse de données horodatées qui permet de déterminer les schémas de travail individuels et collectifs ainsi que les taux d'efficacité et de productivité ;
- un instrument de prévision de la productivité ;
- l'envoi d'encouragements de la part de la direction vers les employés, par exemple des suggestions indirectes ou des rappels subtils visant à influencer le comportement des personnes ;
- un gestionnaire de temps qui met en lumière les périodes productives et celles où aucune activité n'est recensée et qui notifie les

décideurs des scores de productivité pour chaque département et employé.

Le système fonctionne comme un « entraîneur » miniature qui serait assis sur l'épaule d'un cadre supérieur tout au long de la journée. De temps à autre, l'entraîneur susurre quelque chose à l'oreille du cadre, du genre « cette personne a vraiment fait du bon boulot » ou encore « ce processus pourrait être amélioré ».

Le Moteur de productivité produit un score de productivité à partir de quatre indicateurs :

- respect du temps idéal – le temps moyen pris pour mener à terme une tâche ou une combinaison de tâches est calculé. Plus ce paramètre est élevé, plus il se rapproche du temps idéal.
- cohérence de la tâche – ce paramètre détermine si les employés travaillent de la même manière à chaque fois ou si leur façon de travailler varie fréquemment. Plus la valeur de cohérence est élevée, moins la manière de travailler des employés varie, et, donc, plus leur rendement sera prévisible.
- impact de la qualité – il s'agit de savoir si la qualité du travail d'un employé incite les autres travailleurs à travailler plus ou moins. L'objectif est de s'assurer que la poursuite du temps idéal ne se fasse pas au détriment de la qualité, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur la productivité plus en aval.
- utilisation de la capacité – il s'agit de savoir combien de fois par jour les employés travaillent au rythme idéal. Le non-respect du temps idéal a un effet négatif sur l'indicateur et pourrait donner l'impression que les employés n'utilisent pas forcément le temps qui leur est imparti de manière efficace.

L'introduction de l'IA à l'appui des fonctions de direction a un effet transformateur. Lorsqu'il s'agit d'évaluer la performance d'un employé, les cadres supérieurs peuvent non seulement se fier à leur expérience personnelle et à ce qu'ils savent de la personne mais également se référer



Photo by William on Unsplash

aux mesures fournies par l'outil. Ils peuvent également prédire avec une plus grande précision ce que l'exécution d'une tâche implique au niveau des ressources humaines.

### Processus de développement

Pour développer l'outil, une équipe spécifique a été mise en place afin de travailler sur une méthodologie et de lancer des activités de sensibilisation du personnel. Il a d'abord fallu comprendre ce que le mot « productivité » veut dire pour la Douane de Dubaï, identifier la manière de mesurer le rendement des différents processus, et garantir que les cadres douaniers adhèrent aux paramètres de rendement et aux catalyseurs de productivité.

Des « laboratoires sur la productivité » ont été créés, avec la participation active des employés, afin de définir les opportunités d'accroissement de la productivité et les effets bénéfiques qui peuvent en être tirés rapidement. Les données internes et externes ont été analysées afin d'élaborer des indices de référence en matière de

productivité et des algorithmes ont été mis au point et testés afin de construire le Moteur de productivité. Enfin, une application a été créée à l'intention des cadres supérieurs afin de leur permettre d'accéder facilement au tableau de bord du Moteur.

### Premiers résultats

Grâce aux données collectées et aux connaissances ainsi acquises, la Douane de Dubaï a lancé plusieurs projets qui ont une incidence directe sur la productivité de l'organisation. Par exemple, elle a pu identifier et automatiser une activité répétée 468 000 fois par an et absorbant 3 000 heures de travail. En conséquence, le service clientèle a été amélioré et le niveau de motivation des employés a augmenté puisque ces derniers ont ainsi pu se défaire d'une tâche répétitive et ennuyeuse.

De plus, une Commission de soutien au commerce a été créée ayant pour mission d'augmenter le volume des échanges commerciaux passant par Dubaï en établissant une ligne de communication avec les multinationales afin de résoudre les problèmes éventuels qu'elles pourraient rencontrer au niveau de la chaîne logistique. Le travail de la Commission a permis d'accroître le débit des ports de Dubaï.

### Attentes

En 2017, la Douane de Dubaï avait mené une étude de la productivité qui avait mis en évidence le fait qu'entre 2010 et 2012 elle avait enregistré une croissance impressionnante de sa productivité grâce au lancement d'un système moderne de dédouanement électronique appelé Mirsal 2. Cette croissance s'est ralentie au cours des années qui ont suivi, pour atteindre 1,7 % en 2016.

Avec le Moteur de productivité, la Douane de Dubaï est déterminée à accroître sa productivité une fois de plus. Pour gérer l'augmentation prévue du mouvement des personnes et des marchandises dans la foulée de l'Expo 2020 sans avoir à engager du nouveau personnel, la Douane de Dubaï doit augmenter sa productivité à hauteur d'environ 15 %, tant en 2019 qu'en 2020. En utilisant son Moteur de productivité, la Douane compte augmenter sa productivité de 32,5 % et économiser ainsi 1,3 million d'heures de travail par an.

### En savoir +

[www.dubaicustoms.gov.ae](http://www.dubaicustoms.gov.ae)

# Comment changer de système informatique douanier sans pour autant interrompre ses activités : l'expérience du Botswana

Par le *Botswana Unified Revenue Service*

L'administration fiscale du Botswana a récemment déployé un nouveau système informatique plus moderne afin de gérer les transactions de commerce extérieur. Il était impératif que la migration de l'ancien au nouveau système se déroule sans embûches afin de garantir la continuité des activités commerciales. Le présent article passe en revue les raisons de cette migration, les défis rencontrés et les enseignements tirés tout au long du processus et met aussi l'accent sur les avantages du nouveau système en place, tant pour les pouvoirs publics que pour la communauté des affaires.



Dans le cadre de sa stratégie de renforcement de la compétitivité commerciale du pays, le gouvernement du Botswana a approuvé, début 2015, la mise en place d'un guichet unique national. Le *Botswana Unified Revenue Service* (BURS) a été nommé comme chef de file de ce projet de guichet unique, voué à remplacer le système de gestion douanier existant.

Depuis 2002, le BURS utilisait le système SYDONIA ++ pour gérer les déclarations en douane (importation, exportation, transit et entreposage), les procédures de rapprochement des comptes, pour le classement tarifaire et la fiscalité, la comptabilité (paiements en espèces, par carte ou les paiements anticipés de déclarations) ainsi que pour émettre des comptes rendus. D'autres fonctionnalités avaient été mises en place avec les années afin de répondre aux exigences des entreprises.

Toutefois, pour mieux répondre à ses besoins, le Botswana a choisi de mettre en place une solution IT appelée « plateforme de facilitation des échanges » qui offre une suite complète de produits pour gérer les processus commerciaux. La plateforme se fonde sur les pratiques recommandées et les normes érigées notamment par l'OMD, l'EDIFACT/ONU, l'OMI et IATA, et peut se targuer d'offrir une meilleure expérience aux utilisateurs avec une interface moderne et conviviale.

### **Migration vers un nouveau système**

Plusieurs éléments ont motivé la décision de passer à un nouveau système. Le classement en 2011 du Botswana dans le *Doing Business*, rapport phare de la Banque mondiale, a notamment amené le gouvernement à prendre des mesures visant à mettre en place un environnement plus propice aux entreprises et aux affaires. Le pays se classait 74<sup>ème</sup> en matière de « facilités offertes aux entreprises » et 157<sup>ème</sup> pour ce qui a trait au « commerce transfrontalier ». Pour changer la donne, il était primordial d'intégrer autour d'une plateforme IT un nombre accru de services gouvernementaux afin d'améliorer les processus de gestion coordonnée des frontières et de réduire les coûts pour le gouvernement et les opérateurs commerciaux.

De plus, le BURS avait besoin d'un système souple, facile à entretenir et garantissant une

certaine autonomie vis-à-vis des fournisseurs de technologie. Face aux exigences accrues des utilisateurs, au beau milieu d'un paysage commercial international en constante mutation, le Botswana devait se doter d'un système qui serve mieux ses utilisateurs en permettant à la Douane d'adapter facilement et rapidement le système aux changements de politique et aux évolutions des règles du commerce, par exemple aux changements tarifaires, aux nouvelles procédures douanières, aux besoins d'intégration avec d'autres systèmes informatiques, tels que ceux des autres agences aux frontières ou les interfaces de paiement.

Il s'agissait aussi de permettre de gérer les processus relatifs au transit, zones franches et garanties de bout en bout, de se doter d'un module de gestion des risques plus performant et facile à gérer et de capacités de gestion des manifestes et de réconciliation des données. Il fallait aussi développer un système qui appuie le travail de veille économique et de contrôle a posteriori. Sans oublier que les fonctionnalités liées à la gestion des pénalités et au suivi des procédures de recours ainsi qu'à la gestion des ressources (établissement des horaires de travail, suivi des activités et de la productivité des agents) faisaient défaut.

### **Les principaux défis et les manières de les atténuer**

Il était primordial de garantir une transition aussi harmonieuse que possible de SYDONIA ++ vers le système de gestion douanier intégré de la plateforme (qui réunit le guichet unique, le système de gestion douanier (CMS) et les systèmes dédiés aux autres agences gouvernementales), sans la moindre interruption des activités. Or, les grandes visions s'accompagnent toujours de grands risques. Ici, toute erreur menaçait de mettre à mal l'ensemble de l'écosystème commercial du pays.

Un des risques était la réticence de certaines agences à l'idée d'abandonner leurs anciennes méthodes de travail pour introduire un nouveau système ou une nouvelle interface de l'utilisateur. Certaines auraient aussi pu nourrir des réserves par rapport à l'ensemble des nouveaux processus de travail. C'est pourquoi il a été très important de lancer une réflexion exhaustive à ce sujet et de prévoir une planification prudente du processus afin de recenser les lacunes et de

---

*La mise en œuvre s'est déroulée pas à pas, d'un bureau de douane à l'autre, en commençant par le bureau avec le volume le plus faible de transactions, afin de minimiser les risques. En trois mois, tous les bureaux avaient achevé pleinement la transition vers le nouveau système.*

---

faire en sorte que des ajustements puissent être apportés à temps pour garantir une transition sans heurt et empêcher toute interruption non planifiée.

Après avoir évalué la situation, l'équipe de projet, qui avait été engagée par appel d'offres, a recommandé au BURS de suivre une démarche de déploiement progressif. La mise en œuvre s'est donc déroulée pas à pas, d'un bureau de douane à l'autre, en commençant par le bureau avec le volume le plus faible de transactions, afin de minimiser les risques. En trois mois, tous les bureaux et postes aux frontières terrestres avaient achevé pleinement la transition vers le nouveau système.

Les modules fonctionnels du système ont été déployés en deux phases, la première ayant été menée à terme en 13 mois et la deuxième en 12 mois. La deuxième phase a inclus l'incorporation des autres organismes gouvernementaux (formation, préparation des données, procédures et règles, configuration du système, etc.) selon le niveau de préparation de chacun.

Il est important, par ailleurs, de tenir compte du fait que la transition vers un nouveau système implique une gestion complexe des données. La protection et la récupération des données ont été un autre défi qu'il a fallu relever durant la migration. La tâche était délicate, en particulier compte tenu du fait que le volume et l'importance des données n'ont cessé de croître au cours des 10 dernières années et continueront d'augmenter dans les années à venir. Des niveaux multiples de vérification ont été établis afin d'empêcher toute perte de données durant la migration. Le système de gestion douanier (CMS) de la plateforme archive les données nécessaires et l'interface de l'utilisateur a été conçue de manière à faire en sorte que les utilisateurs puissent encore accéder aux déclarations entrées via l'ancien système.

Le nouveau système comble plusieurs lacunes notamment dans la gestion des licences, des permis, certificats et autres autorisations (LPCO). Il n'existait pas de formulaire commun

pour les permis et licences de commerce et les opérateurs commerciaux devaient déposer auprès des différents services à différents moments différents formulaires. Il a donc fallu harmoniser les données exigées par les diverses agences, les formulaires et procédés d'arrière-plan. La tâche de consolidation des processus et d'élimination des doublons et des chevauchements a été particulièrement laborieuse.

Armés d'une connaissance approfondie des systèmes et procédés des autres agences, et dotés d'une vaste expérience en matière d'harmonisation des données, les consultants embauchés pour construire la plateforme ont été capables de répondre aux exigences des différents services. Les obligations au niveau des LPCO ont été simplifiées et uniformisées à travers un mécanisme flexible fondé sur des formules types et les procédures d'agrément peuvent désormais être facilement cartographiées et coordonnées en fonction du processus de mainlevée douanière.

Le système de gestion douanier (CMS) intégré est hautement personnalisable et permet donc aux services de définir leurs permis et d'adapter les formulaires types à leurs exigences, ce qui réduit au minimum les procédures manuelles et le dépôt physique de formulaires. Grâce à des fonctionnalités types, les données LPCO peuvent être encodées automatiquement depuis le système et intégrées dans le système hôte d'un autre service, donnant la possibilité aux utilisateurs de ne soumettre les données qu'une seule fois.

Surtout, la plateforme consolide les données LPCO et les déclarations de dédouanement qui sont soumises par voie électronique à l'intention des autorités douanières, contribuant à uniformiser toutes les procédures, à améliorer la coordination des mesures prises par la douane et les autres organes gouvernementaux et à améliorer considérablement les temps de dédouanement à l'importation et à l'exportation.

## **Les avantages pour les pouvoirs publics**

### **Un déploiement rapide**

Le CMS intégré a été déployé sur une période de deux ans. La première phase de déploiement, achevée en 13 mois, a permis de connecter sept organismes gouvernementaux principaux, qui

seront rejoints par d'autres au fur et à mesure que le projet avance.

**Une dépendance moindre vis-à-vis du fournisseur**

Les agences gouvernementales peuvent mettre au point de nouveaux modules ou améliorer leurs modules existants de manière autonome, sans devoir recourir au fournisseur. Le haut niveau d'adaptabilité du système permet aux agences gouvernementales récemment incorporées au système d'entretenir elles-mêmes leur environnement de travail et au CMS d'accueillir les systèmes existants des divers services, leur évitant ainsi de devoir encourir des dépenses supplémentaires pour développer un nouveau système.

Par ailleurs, les organismes impliqués dans la gestion de la conformité commerciale jouissent d'une autonomie pleine pour s'adapter facilement et rapidement aux obligations administratives croissantes puisqu'ils peuvent configurer les changements nécessaires en cas

de révision des réglementations commerciales, des codes sur les régimes douaniers, des règles tarifaires et commerciales, sans devoir toucher aux codes informatiques.

**Une meilleure efficacité opérationnelle**

Le Module dynamique de gestion des risques et d'évaluation améliore la rapidité du processus global de dédouanement en améliorant la sensibilité du ciblage, réduisant les interventions inutiles. La douane, les autres services gouvernementaux et les principales parties prenantes peuvent également mieux se coordonner et collaborer puisqu'ils peuvent visualiser (avec des niveaux différents d'autorisation d'accès, selon l'utilisateur) les données, contribuant ainsi à réduire le temps nécessaire pour le dédouanement.

**Exploiter les données de manière plus efficace**

Les agences qui ne sont pas chargées d'émettre des permis ont également été incorporées au CMS intégré aux fins du partage de données entre services. Par exemple, l'agence *Statistics*

*Power into New Possibilities with Accelerated, Reliable and Smooth Migration*

**TF PLATFORM**

**CrimsonLogic** Solutions. Simplified

**GeTS**

Visit our website: <https://globaletrade.services/trade-facilitation-platform-tfp>

Botswana peut accéder aux données statistiques commerciales, ce qui lui permet de renforcer ses politiques et ses capacités décisionnelles.

### **Les avantages pour la communauté des affaires**

#### **Un système plus rentable et moins fastidieux pour les opérateurs commerciaux**

Compte tenu de l'intégration d'autres organismes gouvernementaux, la plateforme unique offre aux opérateurs commerciaux une interface leur permettant de déposer leurs déclarations, d'introduire leurs demandes de permis ou de licence, de suivre leurs envois, de procéder à des paiements et de gérer leurs interactions avec la douane et les autres agences sans devoir passer par des systèmes multiples et sans devoir se rendre de manière répétée au bureau de douane.

Il suffit aux commerçants d'imprimer une seule fois la confirmation de la mainlevée et de la soumettre à la douane et aux autres services gouvernementaux afin de libérer leurs marchandises.

Les systèmes des services de courrier et de livraison exprès ont également été intégrés à la nouvelle plateforme afin d'améliorer leur productivité au moment de déposer les déclarations, les permis, etc. Puisque les procédures ne reposent plus sur des formulaires papier, ces prestataires peuvent offrir un service plus rapide et meilleur à leur clientèle.

#### **Une meilleure information des opérateurs commerciaux**

Grâce à une prévisibilité accrue due à un suivi efficace des marchandises, les opérateurs commerciaux peuvent réagir rapidement aux événements venant perturber l'acheminement d'un envoi et empêcher ainsi les retards inutiles, les réclamations et les pertes qui peuvent éventuellement aboutir à des pertes financières. Si l'une des parties d'une transaction exige un renseignement particulier, elle peut y avoir accès à travers le système. Les différentes parties ont accès à des données différentes, selon leur niveau d'autorisation.

#### **Les opérateurs commerciaux sont mieux équipés pour collaborer avec leurs partenaires commerciaux au niveau international**

Les commerçants peuvent incorporer leur système interne au CMS intégré à travers le « Cross-Border Services module » ou module des services transfrontaliers. Cet outil extrait les données de la liste de colissage, de la facture commerciale ou de tout autre document justificatif afin de remplir à l'avance le formulaire de déclaration à l'exportation ou à l'importation.

### **Financement et déploiement**

Le projet a bénéficié d'un financement interne. Au sein du BURS, plusieurs activités sont en concurrence afin d'obtenir un financement et il a donc fallu hiérarchiser les priorités, ce qui nous a pris deux ans. Le BURS a préparé un budget, après avoir procédé à une analyse exhaustive du marché des systèmes de gestion des échanges.

Un groupe de travail et un comité de pilotage à haut niveau ont été créés. Ce dernier était composé de six agences sous la direction du BURS, en sa qualité de chef de projet, à savoir : 1) le ministère de l'Agriculture – division du commerce, 2) le ministère de l'Agriculture – division des entreprises, 3) les services de Police du Botswana, 4) le Bureau des normes du Botswana, 5) le ministère de l'Investissement – division du commerce et de l'industrie, 6)



le ministère de la Santé et 7) le département de la Douane du BURS chargé de la délivrance des certificats d'origine. Des parties externes ont également participé aux réunions du Comité.

Avec l'aide des consultants externes, l'équipe du BURS a défini les lignes directrices pour la gestion du projet et a préparé les documents de planification pour examen et approbation par toutes les parties. Des réunions hebdomadaires ont été prévues avec toutes les principales parties prenantes. Toutes les questions qui n'ont pu être résolues par le groupe de travail ont été rapportées au comité de pilotage afin qu'il travaille à une solution rapide.

Les travaux de configuration et de développement ont été menés en tenant compte des exigences opérationnelles. Des essais d'acceptation des utilisateurs ont également été réalisés, une fois toutes les configurations et adaptations nécessaires achevées. Lorsque de tels essais ont été entrepris avec les utilisateurs du secteur privé, de nouvelles exigences sont apparues mais, au final, tous les cas de figure ont été validés. Des mesures d'urgence et des procédures de secours informatique ont été mises en place au cas où les opérateurs commerciaux ne peuvent utiliser le nouveau système pour quelque raison que ce soit.

## Enseignements tirés

### *Un déploiement progressif diminue les risques et contribue à la continuité des activités*

Le Botswana a dû prévoir la migration et l'harmonisation de grandes quantités de données depuis le système hérité et a dû incorporer de nombreuses agences gouvernementales, ce qui a posé des défis tant au niveau technique que de gestion. Il était donc essentiel que le BURS utilise la bonne stratégie pour préserver la continuité des activités durant le processus. Or, il n'existe pas de règle simple pour décider de la bonne stratégie de déploiement.

Les consultants ont recommandé une démarche de déploiement en deux temps afin d'atténuer les risques et d'éviter les éventuelles interruptions. La première phase a permis de veiller à ce que le système de guichet unique soit conforme aux formalités en douane et a été achevée en 13 mois. La deuxième phase visait à incorporer les nombreuses agences gouvernementales une fois que le guichet unique aurait satisfait tous les besoins de la douane.

### *La gestion du changement libère le plein potentiel du nouveau système*

La gestion du changement a été prise en compte très tôt dans le processus de déploiement du projet. Le BURS a organisé des réunions, des ateliers et des séminaires sur l'état d'avancement des travaux afin de tenir toutes les parties

prenantes informées des travaux et des progrès réalisés concernant la migration. Des articles ont été publiés dans les médias et des courriels ont été envoyés à la communauté des affaires quant à l'évolution du projet.

Afin de garantir l'adoption rapide du nouveau système et une transition sans embûche, des formations ont été organisées en amont et les réactions et recommandations des participants ont été prises en compte afin de garantir la convivialité du système. Des douaniers ont également été formés afin qu'ils puissent former ultérieurement leurs collègues.

## Envisager l'avenir avec confiance

Passer d'un système aussi important que le SYDONIA ++ à un tout nouveau système a été très audacieux. De nombreuses administrations préfèrent ajouter des applications supplémentaires à un système existant plutôt que de changer du tout au tout. Le fait que le Botswana se soit lancé dans cette aventure, et l'ait menée à bien en si peu de temps, témoigne du fait que les acteurs clés du projet y adhéraient pleinement.

De plus, l'ensemble du processus montre que les prestataires de service disposent à présent d'une connaissance approfondie des modalités à suivre pour construire un système de guichet unique incluant un CMS intégré. La plateforme mise sur pied au Botswana est une solution informatique « de la prochaine génération », et, en tant que telle, elle contribuera aux efforts du pays pour améliorer sa compétitivité.

« Nous sommes ravis que le projet ait pu être livré à temps tout en restant dans le budget prévu. Les solutions informatiques de la nouvelle plateforme se fondent sur les normes et les meilleures pratiques internationales, ce qui nous a permis de démarrer sur de bonnes bases et d'offrir des services de première qualité à notre communauté des affaires », a déclaré Molemi Pule, Directeur général des services techniques du BURS.

Le BURS espère que le fait de partager son expérience de transition d'un système bien établi à un nouvel environnement « inconnu » en très peu de temps inspirera d'autres administrations confrontées à des défis semblables à faire le pas. Il est essentiel pour la douane de tirer parti des technologies disponibles si elle veut envisager l'avenir avec confiance. Certes, la tâche peut sembler titanesque mais rien n'est insurmontable. Le Botswana peut aujourd'hui en témoigner.

### En savoir +

Luther Mabona  
lmabona@burs.org.bw

# Contrôler les produits à double usage dans un pays de transit : l'expérience de la Lituanie

Par Rolandas Jurgaitis, Directeur adjoint des régimes douaniers, département de la Douane, Ministère des finances, et Enrika Naujoke, Directrice de l'Association des praticiens de la douane, Lituanie

Les contrôles à l'exportation sont, par définition, difficiles à mettre en œuvre et aucun pays n'a trouvé le système parfait ou infaillible à cet effet. Dans le présent article, la Douane de Lituanie s'attarde sur les défis spécifiques auxquels le pays est confronté concernant les produits à double usage et passe en revue les dernières mesures qui ont été prises pour atténuer les risques et améliorer la conformité des opérateurs commerciaux.

## Contexte

Depuis le début des années 1990, plusieurs pays participent à des arrangements multilatéraux de contrôle à l'exportation offrant des lignes directrices aux fins du contrôle de produits stratégiques. Ce type de marchandises couvrent les armes de destruction massive (ADM), les armes conventionnelles, les matières connexes susceptibles d'être utilisées aux fins de leur conception, de leur mise au point, de leur fabrication ou de leur utilisation, et leurs vecteurs. Parmi les matières connexes, on retrouve des produits utilisés pour des applications civiles et militaires, appelés communément des biens à double usage.

Au titre des divers arrangements de contrôle à l'exportation, des listes ont été établies concernant les matières, les composants, les équipements et les technologies à double usage, tous soumis à des contrôles au moment de leur exportation. L'Union européenne a consolidé ces listes en une seule liste intégrée, la liste commune des articles soumis à contrôle de l'UE, créant ainsi le catalogue de produits le plus adopté au niveau international pour ce type de marchandises stratégiques.

Le règlement de l'UE (n° 428/2009) exige que les biens à double usage soient soumis à un contrôle effectif lorsqu'ils sont exportés de

l'Union européenne ou y passent en transit, ou encore lorsqu'ils sont livrés à un pays tiers comme résultat de la prestation de services de courtage assurés par un courtier qui réside ou est établi sur le territoire de l'Union.

Chaque élément de la liste est assorti d'un code de classification de contrôle à l'exportation (Export Control Classification) de cinq caractères. Le premier caractère correspond à la catégorie pertinente à laquelle appartient l'article en cause, le second au type de bien (par exemple, la lettre D se réfère aux logiciels), tandis que le troisième renvoie au régime multilatéral de contrôle dont le bien relève (par exemple, le O se réfère à l'Arrangement de Wassenaar). Les caractères restants correspondent à la description du bien contrôlé.

Il peut s'avérer laborieux pour les entreprises de déterminer quelles sont les obligations s'appliquant à un produit donné en matière de contrôle à l'exportation. Afin de les aider, une table de concordance entre l'ECN et TARIC, le tarif intégré de l'UE, a été mise à leur disposition. Cela étant, la précision des concordances est inégale et toutes les corrélations ne sont pas aussi indicatives les unes par rapport aux autres.

Lorsqu'il existe une concordance entre le code tarifaire douanier et la liste commune des articles soumis à contrôle de l'UE, les

---

*Les biens à double usage non communautaires qui transitent uniquement à travers la CE, et donc à travers la Lituanie en tant que telle, ne sont normalement pas soumis à des exigences en matière de licence. Si quelques États membres de l'UE requièrent une autorisation pour les opérations de transit externes de produits à double usage, ce n'est pas le cas pour la Lituanie*

---





exportateurs doivent indiquer, lorsqu'ils déposent le Document administratif unique (c'est-à-dire la déclaration en douane de l'UE), si les marchandises qu'ils exportent sont soumises à un contrôle à l'exportation ou non à l'aide de codes spéciaux, à savoir le code X002 si les produits doivent être contrôlés ou le code Y901 si tel n'est pas le cas.

De plus, le règlement de l'UE inclut une clause fourre-tout pour les articles qui ne sont pas répertoriés dans la liste mais qui peuvent être utilisés, par exemple, dans un programme d'ADM (article 4 du règlement de l'UE). Un exportateur doit, par conséquent, notifier les autorités compétentes s'il a connaissance du fait que les produits à double usage qu'il se propose d'exporter et qui ne sont pas repris dans la liste des biens soumis à contrôle, sont destinés, en tout ou en partie, à une utilisation finale militaire. Les autorités en cause décideront alors si l'exportation doit faire l'objet d'une autorisation.

Il est difficile pour les douanes de déterminer si les opérateurs commerciaux sont respectueux de la législation ou pas. Il est en effet nécessaire de connaître tant le Système harmonisé (SH) que l'ECN et de suivre une méthodologie analytique cohérente. En Lituanie, la situation est encore plus compliquée compte tenu du type d'opérations logistiques menées dans le pays.

## Un pays de transit

État membre de l'UE situé le long de la mer Baltique, entre l'Europe orientale et occidentale, la Lituanie est confrontée à des défis spécifiques pour ce qui a trait à l'application des réglementations afférentes au contrôle des exportations de l'UE, en particulier compte tenu du fait que l'Union a mis en place des mesures restrictives à l'encontre de la Russie en 2014. Ces mesures interdisent les exportations et les importations d'armes ainsi que les exportations de biens à double usage à des fins militaires ou à des utilisateurs finaux militaires, et limitent l'accès à certaines technologies et services sensibles qui peuvent être utilisés pour la production et l'exploration pétrolières.

La situation géographique de la Lituanie a favorisé le développement d'un secteur de la logistique fort qui compte aujourd'hui un vaste réseau de 189 terminaux de fret et d'entrepôts de douane. Une grande partie des marchandises sont en transit : en 2018, 358 076 opérations d'importation et 366 298 opérations d'exportation ont été dénombrées, contre un million d'opérations de transit. Ces opérations incluent le placement des marchandises sous le régime de transit douanier commun de l'UE, sous la procédure du carnet TIR, leur transbordement en zone franche ou leur réexportation directe depuis cette zone, leur mise en dépôt temporaire et leur réexportation directement depuis un centre de dépôt temporaire.

Il convient de signaler, à cet égard, que, concernant les biens à double usage, il a été convenu qu'au sein de la Communauté européenne (CE), le « transit » doit être entendu comme le « transport de biens à double usage non communautaires, qui sont introduits sur le territoire douanier communautaire pour être transportés à travers cette zone vers une destination en dehors de la Communauté ».

Le risque de non-conformité par rapport aux règlements sur les biens à double usage est élevé pour plusieurs raisons :

- lorsque des « produits de l'Union » arrivent à un terminal de fret ou à un entrepôt pour exportation, l'exploitant du terminal ou la société de logistique assume le rôle d'expéditeur ou d'exportateur des marchandises aux fins de la déclaration d'exportation, mais l'un et l'autre ne disposent souvent pas des informations suffisantes concernant le cahier des charges de ces marchandises, les circonstances de la vente et les parties impliquées pour déterminer si les articles exportés exigent un permis ou pas. De plus, le marché de la logistique compte un grand nombre de nouveaux acteurs qui ne savent pratiquement rien des contrôles internationaux sur les produits à double usage.
- lorsque des « produits non communautaires » arrivent à un terminal ou à un entrepôt pour exportation, l'envoi est placé sous un régime douanier donné, par exemple, le régime du dépôt temporaire, de l'entrepôt sous douane ou de la réexportation. Il est encore plus compliqué d'appliquer les réglementations de contrôle à l'exportation dans ce type de cas car les exigences en matière de conformité doivent être comprises et remplies par tous les participants à la transaction (transitaires, sociétés de transport, sociétés d'entreposage, agents en douane, etc.). Ces derniers doivent s'assurer que les informations et les documents adéquats soient bien transmis d'une partie à l'autre tout au long de la chaîne. Le risque que des erreurs puissent se produire est donc grand, en particulier en cas de revente des marchandises.
- les marchandises à double usage non communautaires qui transitent uniquement à travers la CE, et donc à travers la Lituanie en tant que telle, ne sont normalement pas soumises à des exigences en matière de licence. Si quelques États membres de l'UE requièrent une autorisation pour les opérations de transit externes de produits à double usage, ce n'est pas le cas pour la Lituanie, où les autorités peuvent interdire, à la place, le transit des marchandises à double usage non communautaires si elles ont des raisons de penser, sur la base du renseignement et d'autres sources d'informations, que les articles en cause sont ou peuvent être destinés, en tout ou en partie, à la prolifération d'ADM ou à leurs vecteurs, ou à une utilisation finale militaire dans un pays soumis à un embargo sur les armes.



- le déclarant ne doit pas choisir les codes X002 ou Y901 si les marchandises sont en transit, conformément à la définition communautaire reprise plus haut. De fait, la procédure de transit et le carnet TIR n'exigent même pas le rapport de ces informations.

### Opération COSMO

La Douane lituanienne a décidé de se concentrer sur la question du contrôle des biens à double usage depuis qu'elle a participé aux opérations de répression de la fraude organisées par l'OMD, nommément à COSMO (2014) et à COSMO 2 (2018). Les objectifs de ces opérations étaient de détecter et d'entraver le trafic illicite de produits stratégiques dans les chaînes logistiques internationales et d'évaluer la capacité des administrations douanières à appliquer les réglementations sur les biens stratégiques.

Afin d'atteindre ce dernier objectif, tous les participants ont été invités à procéder à une auto-évaluation de leurs procédures opérationnelles et de leurs pratiques de travail dans ce domaine. Sur la base de ces auto-évaluations nationales, il est apparu clairement que la question de l'application des contrôles aux échanges de nature stratégique constituait un nouveau domaine, riche en défis pour de nombreux Membres de l'OMD.

La première opération COSMO a coïncidé avec l'adoption par l'UE de sanctions contre la Russie, ce qui a permis à la Douane lituanienne d'évaluer pleinement sa capacité à appliquer les mesures. Les divers domaines où un renforcement de capacités était nécessaire ont été répertoriés. Ils avaient trait notamment au manque de compétences et de connaissances techniques et scientifiques nécessaires chez les douaniers de première ligne afin qu'ils puissent identifier et détecter les produits à double usage. En outre, bien que la Douane lituanienne s'efforce de tendre la main à d'autres parties prenantes, comme les entreprises locales du secteur qui peuvent mettre à sa disposition leurs connaissances



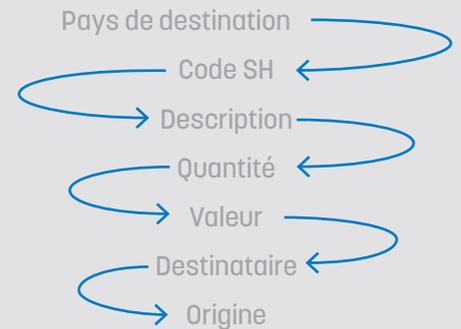
© Lithuania Customs

double usage mais n'avaient pas été déclarés en tant que tels et qu'une autorisation d'exportation était requise pour que la procédure puisse suivre son cours.

- sur les dix terminaux choisis pour un contrôle aléatoire, deux se sont retrouvés en situation de non-conformité au cours de deux opérations séparées ; un litige est en cours pour l'un d'eux alors que l'autre a acquitté une amende pour l'infraction commise.

- l'exportation d'un article ne figurant pas sur la liste et provenant d'un pays de l'UE a été refusée.

### Diagramme : empreinte des produits



approfondies des enjeux dans ce domaine, les services répressifs étrangers et les institutions scientifiques ne se sont pas montrés très enthousiastes à l'idée de coopérer avec elle.

Afin de rester sur sa lancée et de déterminer la manière d'améliorer la situation sur le terrain, la Douane lituanienne a récemment entrepris en début d'année de mettre au pied sa propre opération de lutte contre la fraude, sous le nom de code SPEK 2019.

### SPEK 2019

Une démarche en trois phases a été adoptée pour l'opération, chacune d'une durée spécifique et centrée sur un des trois produits définis comme problématiques, à savoir l'aramide, la fibre de verre et la fibre de carbone (pendant une semaine), les alliages d'aluminium (pendant une semaine) et les membranes d'ultrafiltration (pendant 3 mois).

Un profil de risque a été établi pour chacun des produits et les douaniers ont suivi une formation spéciale sur la façon de gérer le processus de dédouanement lorsque ces profils de risque préétablis étaient identifiés par le moteur de risque. La méthode de « l'empreinte » des produits a été appliquée, la séquence des mesures étant illustrée dans le diagramme qui accompagne cet article.

L'opération SPEK 2019 a abouti aux résultats suivants :

- dans cinq cas, la procédure de dédouanement a été interrompue parce que les produits étaient repris dans la liste des marchandises à

Cette exportation portait sur des tapis en fibre de verre, produits dans un autre État membre de l'UE et chargés pour l'exportation en Lituanie. Les tapis de fibre de verre ne sont pas cités dans la liste européenne des marchandises à double usage mais ils peuvent être utilisés pour certaines technologies militaires et sont considérés comme entrant dans la portée de la clause fourre-tout pour les articles ne figurant pas dans la liste.

Dans de tels cas, la Douane tient compte de l'utilisation recherchée du produit, du risque associé au destinataire ou de la « sensibilité » du pays ou de la région de destination. Dans ce cas spécifique, puisque le destinataire des tapis en fibre de verre était une entreprise impliquée dans la production de matériels militaires, la Douane a refusé l'exportation et a demandé à l'expéditeur de présenter une autorisation d'exportation.

Les conclusions suivantes peuvent être tirées de l'opération SPEK 2019 :

- un nombre significatif de sociétés de logistique ne comprennent pas suffisamment leurs obligations en matière de non-prolifération ou ne disposent pas d'une unité chargée de veiller à la conformité et, dès lors, elles ne procèdent pas à une évaluation des risques conformément à ce qui est exigé.
- certaines entreprises sont sciemment impliquées dans des opérations d'exportation de biens à double usage et utilisent la

Lituanie comme pays de transit dans l'espoir que les autorités ne leur demanderont pas d'autorisation.

- les citoyens de certains pays soumis à des sanctions ont établi des sociétés écrans en Lituanie afin de cacher leurs liens avec leur pays d'origine et engagent des entreprises de logistique afin qu'elles agissent en tant qu'expéditeurs ou exportateurs pour les déclarations à l'exportation.

### Renforcer la conformité et la coopération

Un des grands défis concernant l'application de contrôles à l'exportation en Lituanie, mais aussi dans de nombreux autres pays, a trait à la sensibilisation et à l'information des parties prenantes. Consciente du fait que le secteur privé a besoin d'aide afin de pouvoir identifier, gérer et atténuer les risques associés aux contrôles des marchandises à double usage et de garantir le respect des réglementations européennes et nationales pertinentes, la Commission européenne a publié, en juillet 2019, une Recommandation relatives aux programmes internes de conformité aux fins du contrôle des échanges de biens à double usage, en vertu d'un règlement du Conseil. La Commission y énumère sept éléments clés pour assurer l'efficacité de tels programmes :

1. Engagement de la direction en faveur de la conformité.
2. Structure de l'organisation, responsabilités et ressources suffisantes avec des responsabilités clairement définies.
3. Formation et sensibilisation régulières du personnel sur cette question.
4. Établissement d'un procédé d'examen analytique des transactions afin de jauger si une transaction impliquant des produits à double usage est soumise à des contrôles et de déterminer les processus et procédures qui s'appliquent.
5. Évaluation du programme interne de conformité, mise à l'épreuve et révision si nécessaire, et mise en place de procédures de notification claires concernant les mesures de communication et de remontée de l'information que peuvent prendre les salariés en cas d'incidents de non-conformité, suspectés ou avérés.
6. Enregistrement précis des activités liées au contrôle des échanges de biens à double

usage, y compris de certains documents qui ne sont pas exigés par la loi (comme un document interne décrivant la décision technique relative à la classification d'un bien, par exemple).

7. Établissement de procédures internes destinées à prévenir l'accès non autorisé à des biens à double usage ou l'enlèvement non autorisé de ces biens par des salariés, des sous-traitants, des fournisseurs ou des visiteurs.

Chaque élément clé est détaillé dans le texte, avec une section « Quels sont les résultats escomptés ? », qui décrit le(s) objectif(s) poursuivi(s) pour chacun, suivi d'une section « Quelle est la marche à suivre ? » qui s'attarde sur les mesures spécifiques à prendre et présente les solutions éventuelles pour l'élaboration ou la mise en place de procédures de conformité. Ce document se conclut par une série de questions utiles concernant le programme interne de conformité d'une entreprise, ainsi que par une liste d'indicateurs de risque de diversion ou de « signaux d'alerte » face à des demandes ou à des commandes suspectes.

La Douane lituanienne fournit un conseil à toutes les parties ayant affaire aux réglementations de contrôle à l'exportation afin de faciliter le respect de la Recommandation de la Commission européenne. Les douaniers, par ailleurs, organisent régulièrement des activités sur le sujet ou participent eux-mêmes à des événements organisés par les associations professionnelles ou encore par des formateurs du secteur privé. En outre, ils contribuent au mensuel « Droit de la douane pour les praticiens » publié par le secteur privé pour y partager leurs connaissances et apporter quelques clarifications sur des règlements particuliers.

Les réactions des participants aux activités de formation ont été très positives. Le grand défi demeure, toutefois, d'éduquer les salariés et les entreprises qui ne montrent pas d'intérêt pour la question et qui ne veulent pas prendre part aux séminaires ou suivre les cours de formation en ligne. Malheureusement vaincre la réticence de ce type d'acteurs passe par des contrôles, voire des amendes.

#### En savoir +

[rolandas.jurgaitis@irmuitine.lt](mailto:rolandas.jurgaitis@irmuitine.lt)

---

*Les réactions des participants aux activités de formation ont été très positives. Le grand défi demeure d'éduquer les salariés et les entreprises qui ne montrent pas d'intérêt pour la question.*

---



# En Russie les entreprises s'engagent à créer un meilleur environnement commercial

Par le Service fédéral des douanes russe

Un nouvel outil a été mis au point en Russie afin de contribuer à créer un environnement propice au commerce : il s'agit de la Charte sur la participation équitable aux activités de commerce extérieur. La Charte est l'aboutissement d'une série de consultations, menées entre les pouvoirs publics et les représentants du secteur privé, sur la façon dont les entreprises peuvent appuyer les efforts entrepris par le gouvernement afin d'améliorer l'environnement commercial et sur la manière dont elles peuvent en particulier aider le Service fédéral des douanes russe (FCS) à mettre en place un ensemble de mesures spécifiques connues sous le nom des « 10 étapes pour répondre aux besoins des entreprises ».

## Programme de développement douanier

Ces mesures constituent en elles-mêmes un chapitre du Programme de développement douanier, véritable feuille de route du FCS sur la base de laquelle il entend améliorer son efficacité opérationnelle, réduire les risques de

corruption, amoindrir la charge administrative des opérateurs commerciaux et créer des conditions égales pour les entreprises légitimes.

La mise en œuvre du Programme de développement douanier par le FCS s'est déjà traduit par l'établissement de 16 bureaux de dédouanement appelés « centres de déclarations électroniques ». À partir de janvier 2020, seuls ces centres seront opérationnels tandis que les anciens bureaux de douane fermeront définitivement. Les opérateurs commerciaux doivent déjà soumettre leurs déclarations par voie électronique à l'un des centres de déclarations électroniques, bien que les déclarations papier pour certains régimes spécifiques de dédouanement (transit, carnets TIR, effets personnels des voyageurs, envois postaux et moyens de transport) soient encore et toujours acceptés aux anciens bureaux de douane.

De plus, les infrastructures, telles que les points de contrôle douanier, ont été modernisées et de nouveaux processus sophistiqués ont été



© Russian Customs

FCS à atteindre certains des résultats escomptés du Programme de développement douanier, tels que ceux relatifs au temps de dédouanement et au traitement numérisé et automatisé des déclarations.

Les entreprises qui signent la Charte s'engagent à respecter les règles et les réglementations douanières, à fournir des données fiables au FCS et à faire preuve d'une tolérance zéro vis-à-vis

Des employées travaillant au sein d'un des Centres de déclarations électroniques

adoptés passant par l'intégration des bases de données, la normalisation des données et des messages, la création de comptes personnels pour chaque opérateur commercial, et la configuration de canaux de communication avec ces derniers et avec toutes les agences de l'État.

Afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre du Programme de développement douanier, 41 indicateurs clés de performance (KPI) ont été établis. Ceux se référant au chapitre sur les « 10 étapes pour répondre aux besoins des entreprises » incluent le pourcentage de dépôts de déclarations en ligne et le pourcentage des déclarations électroniques débouchant sur une mainlevée automatique (voir tableau).

### La Charte

La Charte sur la participation équitable aux activités de commerce extérieur a été élaborée par les quatre plus grandes associations du secteur privé en Russie, avec le soutien de Leonid Lozbenko, Président du Conseil public du FCS<sup>1</sup>, qui est l'organe consultatif douanier russe visant à créer un mécanisme solide de coopération et de partenariat avec le secteur privé, dans la lignée des recommandations de l'OMD énoncées dans les « Orientations concernant les Partenariats douane-entreprises ».

Elle établit des principes simples que les signataires s'engagent à appliquer afin d'aider le

des sociétés qui commettent des infractions en essayant, par exemple, d'éviter d'acquitter les droits et taxes.

Peuvent devenir signataires de la Charte toutes les entreprises nationales ou étrangères qui déploient une activité de commerce extérieur ainsi que les associations d'entreprises et les organisations non commerciales. Le processus peut se faire en ligne par le biais du site web [www.dobro-ved.ru](http://www.dobro-ved.ru). Jusqu'à présent, 1780 entreprises et 173 associations ont signé la Charte, ce qui atteste de la confiance accrue de la communauté des affaires vis-à-vis des activités de l'État.

À travers la Charte, le FCS sera en mesure d'élargir le vivier d'opérateurs commerciaux considérés comme respectueux des lois et catégorisés comme représentant un faible risque par le système automatisé de gestion des risques. Les signataires ont droit à plusieurs avantages, comme un accès à une liste élargie de services électroniques proposés par le FCS, dont l'un permet à une entreprise d'être notifiée du niveau de risque (faible, moyen ou élevé) qui lui est attribué par le système de gestion des risques. La notification est envoyée sur le compte personnel en ligne créé par la douane pour chacun des signataires.

Les signataires jouissant d'un niveau plus élevé de confiance, le dédouanement de leurs

<sup>1</sup> Les Conseils publics sont des organes consultatifs rattachés à des ministères ou à d'autres organismes gouvernementaux. Leur principal objectif est de relever les questions revêtant une importance particulière au niveau social, d'en débattre et d'arriver à des mesures concrètes. Le Conseil public du FCS a été créé en 2015 et se compose de 21 représentants d'organisations publiques et du secteur privé.

## « 10 étapes pour répondre aux besoins des entreprises » : exemples d'indicateurs clés de performance (KPI)

| KPI  | Unité | 2018 (prévu) | 2018 (réalisé) | 2019 (prévu) | 2019 (2 <sup>e</sup> trimestre) (réalisé) | 2020 (prévu) |
|--|-------|--------------|----------------|--------------|---|--------------|
| 1. Part des déclarations électroniques déposées auprès des centres de déclarations électroniques   | %     | 30           | 33,60          | 60           | 63,00                                     | 95           |
| 2. Part des centres de déclarations électroniques situés dans des zones contrôlées par l'État  | %     | 80           | 89,60          | 90           | 96,70                                     | 100          |
| 3. Part des déclarations électroniques enregistrées automatiquement (déposées puis acceptées) pour les marchandises exportées  | %     | 60           | 82,80          | 70           | 86,60                                     | 99           |
| 4. Part des déclarations électroniques enregistrées automatiquement pour les marchandises importées  | %     | 30           | 36,20          | 60           | 34,40                                     | 99           |
| 5. Part des déclarations électroniques débouchant sur une mainlevée automatique pour les marchandises exportées, déposées par des opérateurs présentant un faible risque                       | %     | 40           | 46,90          | 60           | 44,00                                     | 80           |
| 6. Part des déclarations électroniques débouchant sur une mainlevée automatique pour les marchandises importées, déposées par des opérateurs présentant un faible risque                       | %     | 25           | 26,60          | 50           | 28,10                                     | 80           |
| 7. Pourcentage de transactions signalées par le système de gestion des risques, où le contrôle a abouti à un ajustement fiscal, ou à la constatation d'une infraction administrative ou pénale | %     | 43           | 43,70          | 45           | 48,47                                     | 50           |
| 8. Part des indicateurs de risque automatisés (les indicateurs peuvent aussi être gérés manuellement)  | %     | 82           | 82,30          | 85           | 84,76                                     | 90           |
| 9. Part des paiements effectués par le biais du compte personnel de l'opérateur dans le système douanier   | %     | 50           | 74,16          | 75           | 99,57                                     | 100          |
| 10. Part des cas impliquant des poursuites pénales, découverts par les unités de lutte contre la fraude du Service des douanes   | %     | 86           | 92,20          | 88           | 95,70                                     | 90           |

envois devrait être rapide. Il est entendu que, s'il est découvert qu'une entreprise n'est pas en conformité et enfreint la loi, sa notation en matière de risque changera. Cette entreprise sera également connue des services comme ayant abusé de la confiance de l'État. L'association et le syndicat auxquels appartient l'entreprise en cause devront également prendre des mesures spécifiques à son encontre. Ainsi, le fait de ne pas respecter les dispositions de la Charte aboutit à des mesures de suivi et à une enquête interne.

L'Association des entreprises européennes a été la première entité à signer la Charte le 21 février 2018, à Moscou. Comme l'a souligné son Président Directeur général, Frank Schauff, au moment de la signature de la Charte, le Programme de développement douanier et la Charte visent également à réduire la corruption

en minimisant le contact avec les douaniers, spécifiquement à travers la numérisation et l'automatisation complètes du processus de dédouanement transfrontalier.

### La voie vers le renforcement du partenariat douane-entreprises

Le FCS espère que cette manière de coopérer avec les entreprises, à travers la conclusion d'une charte, suscitera l'intérêt d'autres pays qui envisageront peut-être de suivre l'exemple russe dans le cadre de leurs efforts en vue de renforcer le partenariat douane-entreprises

#### En savoir +

[info@dobro-ved.ru](mailto:info@dobro-ved.ru)  
[www.dobro-ved.ru](http://www.dobro-ved.ru)

# Le déploiement du GTAS, un jalon historique pour les Maldives

Par Mohamed Afzal, agent en chef des douanes, Service des douanes des Maldives

Le Service des douanes des Maldives a récemment installé le Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS), un système d'évaluation des risques qui permet de recueillir et d'analyser en amont les données tirées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR). Dans le présent article, le Service des douanes explique comment ce projet a pris forme.



© Simon\_sees

de renforcer ses capacités d'évaluation des risques en passant d'un système de gestion des risques manuel pour le contrôle des passagers à un système d'échange électronique des données sur les voyageurs, permettant la collecte et l'analyse des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passagers (PNR).

## Parcours de déploiement

Jusqu'en 2017, le Service des douanes des Maldives ne possédait pas de plan d'action clair pour la mise en œuvre d'un système de transmission

En tant que nation insulaire aux ressources économiques limitées, les Maldives dépendent essentiellement du tourisme comme principale source de revenus. Des millions de voyageurs visitent le pays tous les ans, garantissant ainsi sa viabilité économique. Toutefois, face à un si grand nombre d'arrivées sur son territoire, le pays s'expose également à de nombreux risques dans la mesure où il a pu être établi à plusieurs reprises que certains voyageurs sont impliqués dans des activités illégales.

Afin de contrer les menaces qui risquent de porter préjudice tant au pays qu'à ses citoyens, le Service des douanes des Maldives a décidé

et de traitement des RPCV et des PNR. Or, en octobre 2017, un représentant du Service des douanes a participé à un atelier du Projet de l'OMD sur la sécurité dans la région Asie-Pacifique, où il a eu l'occasion de rencontrer les gestionnaires du projet et d'aborder les besoins de son administration.

Au cours des semaines qui ont suivi, les deux parties ont gardé contact et, en mars 2018, les experts de l'OMD ont visité le pays afin de voir s'il était possible d'installer le Système d'évaluation et de ciblage des voyageurs (GTAS). Ce système a été mis à la disposition de l'OMD par le Service de la Douane et de la protection

des frontières des États-Unis (CBP) qui prend également en charge le soutien technique pour la mise en place du logiciel.

Grâce au soutien financier fourni par le Japon dans le cadre du Projet sur la sécurité dans la région Asie/Pacifique, un fournisseur de service a été engagé pour une période de trois ans, chargé de recueillir les données tirées des RPCV et des PNR auprès de toutes les lignes aériennes internationales desservant les Maldives et d'en nourrir le GTAS. En outre, une équipe de projet spéciale GTAS a été mise sur pied au sein du Service des douanes. L'étape d'installation a exigé de nombreuses visioconférences avec l'OMD, le CBP et le prestataire de service. Par ailleurs, plusieurs séances d'information ont été organisées pour toutes les parties prenantes, afin de s'assurer de leur soutien continu pour le projet.

Pour le bon déroulement du projet, il était particulièrement important de compter sur la coopération des lignes aériennes et ces dernières ont été tenues au courant de l'évolution des travaux durant l'intégralité du processus, par courriel mais aussi à travers plusieurs réunions. Une « période de grâce » leur a été accordée afin qu'elles puissent remplir les exigences de la réglementation qui les obligent à fournir tant les données RPCV que PNR, conformément aux normes de l'OMD et de l'OACI. Après presque un an et demi de travaux continus, les efforts consentis ont enfin porté leur fruit et il a été possible de recevoir les RPCV et de les soumettre au GTAS.

Le message test initial de RPCV a été envoyé par Etihad Airways le 20 juin 2019 et les premières données « en direct » ont été communiquées le 23 juin 2019 par Maldivian, la compagnie nationale des Maldives. Au moment de l'écriture du présent article, 85 % des lignes aériennes ont commencé à fournir des RPCV au Service des douanes des Maldives. Concernant les données PNR, les premières données ont été reçues en août 2019 de la part d'Air Asia.

Les douaniers chargés de l'analyse des risques ont reçu une formation par les experts de l'OMD et du CBP. Des administrateurs ont également été nommés et formés à la gestion et à l'entretien de l'outil. Outre les douaniers, une formation a été assurée pour les agents

des services de police, d'immigration et des forces de défense nationale. Des discussions sont en cours actuellement concernant les arrangements à mettre en place pour que ces agences puissent tirer pleinement parti des nouvelles fonctionnalités qu'offre le système.

### Défis rencontrés

Au cours de l'année et demie qu'a duré la mise en place du GTAS, de nombreux défis ont dû être relevés, notamment d'ordre juridique, financier, technique et de temps. Il n'existait, en effet, aucun cadre légal pour exiger des lignes aériennes qu'elles fournissent les données RPCV/PNR et les autorités des Maldives ont dû élaborer les réglementations adéquates en la matière, pour les soumettre ensuite à l'approbation du Bureau du Procureur général et du Bureau du Président. Les textes de loi ont finalement été publiés dans le Journal officiel le 27 août 2018.

Ensuite est venu le défi de la mise en œuvre du GTAS en tant que telle. Bien qu'aujourd'hui, de nombreux pays exigent des lignes aériennes qu'elles fournissent les données RPCV/PNR, les compagnies desservant les Maldives n'étaient pas en mesure de soumettre les données dans les temps qui leur étaient impartis. Toutefois, en gardant un contact régulier avec elles, le Service des douanes a réussi finalement à faire en sorte qu'elles répondent à cette exigence.

Quelques compagnies ne sont toutefois toujours pas en mesure de transférer les données PNR pour les vols provenant de l'Union européenne (UE), comme conséquence des règlements européens sur la protection des données. La conclusion d'un accord bilatéral entre les Maldives et l'UE est, par conséquent, une priorité.

### Succès et améliorations futures

La réception de données RPCV/PNR aux fins de l'évaluation des risques représente un véritable jalon historique pour le Service des douanes, le secteur de l'aviation et la nation dans son ensemble, dans la mesure où elle contribuera à la sécurité des Maldives tout en facilitant les flux de passagers. Le système a déjà permis aux autorités d'identifier plusieurs contrevenants : par exemple, le 1<sup>er</sup> septembre 2019, la douane a intercepté deux passeurs de drogues en

---

*Pour le bon déroulement du projet, il était particulièrement important de compter sur la coopération des lignes aériennes et ces dernières ont été tenues au courant de l'évolution des travaux durant l'intégralité du processus*

---



Des représentants du CBP et des agents des douanes des Maldives durant une formation

provenance d'Amérique du Sud, qui avaient été signalés par le GTAS comme représentant un risque élevé.

Cela étant, il reste encore énormément de pain sur la planche. Grâce au soutien continu de l'OMD et du CBP, le système fera régulièrement l'objet de contrôles et de mises à jour. Les critères d'évaluation des risques utilisés par le GTAS devront également être surveillés en continu et actualisés afin de tenir compte des indicateurs de risque nouvellement identifiés et des renseignements les plus récents.

Pour assurer la réception ininterrompue des données RPCV/PNR de la part de toutes les lignes aériennes, les Maldives devront également continuer à travailler en étroite collaboration avec les compagnies existantes et nouvelles. De plus, le Service des douanes et les autres autorités pertinentes continueront d'accorder la plus grande importance à la préservation de la sécurité des données et à la protection de la vie privée.

Enfin, le Service des douanes des Maldives participe et continuera à participer activement aux travaux du Comité de contact OMD/IATA/OACI sur les RPCV/PNR afin de contribuer au partage d'expériences avec les autres administrations douanières.

### Des remerciements s'imposent

Cette énorme réussite n'aurait pas été possible sans l'aide de nombreux partenaires qui méritent d'être mentionnés et remerciés chaleureusement. Le Service des douanes des Maldives doit toute sa reconnaissance au Secrétariat de l'OMD pour avoir facilité la mise en œuvre du GTAS, au CBP pour avoir fourni un soutien technique et pour avoir travaillé sans relâche durant la phase de déploiement, et, enfin, au gouvernement du Japon, pour avoir apporté sa contribution financière.

Il ne fait aucun doute que de nombreux agents du Service des douanes méritent également d'être remerciés pour leurs efforts acharnés afin de faire de la mise en place du GTAS un succès. Il convient plus particulièrement de mentionner le Directeur général des douanes des Maldives, Ahmed Numa, et son équipe de direction pour leur soutien sans faille au projet.

### En savoir +

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



# L'Arabie saoudite entreprind de dynamiser son commerce transfrontalier

Par Adel Baraja, directeur, marketing et expérience du client,  
Douane saoudienne

Le Plan de réforme économique et sociale saoudien, baptisé Vision saoudienne 2030, vise à promouvoir la croissance économique de l'Arabie saoudite à long terme afin de réduire sa dépendance aux exportations de pétrole. Le pays est le plus grand marché de la région MENA et représente la porte d'entrée à un territoire qui compte plus de 424 millions de consommateurs. En tirant parti de sa position géographique unique, le Royaume souhaite devenir un véritable pôle mondial de logistique et a fait de la facilitation des échanges l'un des trois piliers de sa stratégie douanière.

La Douane saoudienne est l'organe officiellement mandaté pour réaliser cet objectif ambitieux en gérant le mouvement des échanges commerciaux et des voyageurs traversant le pays par voies terrestre, maritime et aérienne. Sa mission est de contribuer à stimuler l'économie saoudienne tout en protégeant la société en assurant une gestion efficace des activités commerciales, un meilleur recouvrement des recettes et un bon service à la clientèle.

Les mesures adoptées récemment pour faciliter l'échange de marchandises à travers les frontières ont consisté à participer à la plateforme TradeLens, fondée sur la technologie des chaînes de blocs, à établir de nouvelles zones sous douane et à lancer le « Programme de dédouanement amélioré ».

## Intégrer le guichet unique dans TradeLens

Depuis 2017, la Douane saoudienne s'est activement engagée sur la voie de la numérisation de ses procédures de dédouanement et de gestion des envois. Un système électronique national baptisé FASAH a été mis au point afin de gérer les activités du commerce transfrontalier. Il fonctionne comme un environnement de guichet unique, reliant toutes les organisations impliquées dans la réglementation du commerce telles que les agences responsables de l'environnement, du commerce, de l'agriculture, la Douane ainsi que l'autorité portuaire.

Le FASAH a dernièrement été intégré à TradeLens, une solution fondée sur les chaînes de blocs qui a été conjointement mise au point par Maersk et IBM et qui permet aux organisations intervenant dans le traitement d'un envoi maritime international d'échanger, de manière simple et sûre, des informations sur les événements concernant cet envoi et les documents de transport en temps réel. Les informations contenues sur TradeLens sont extraites vers le FASAH de manière automatique, éliminant de la sorte le besoin de déposer une déclaration d'importation ou d'exportation. De plus, TradeLens

### Les zones sous douane actuelles et futures



permet à la Douane et aux autres organes gouvernementaux de baser leurs processus de contrôle sur les informations commerciales réellement échangées entre parties à une transaction.

Dès que le conteneur maritime est empoté dans l'un des ports saoudiens ou dans le pays d'exportation, la Douane saoudienne peut extraire le bon de commande et la liste de colisage via TradeLens et les utiliser pour mener son évaluation des risques concernant la cargaison. L'accès précoce à des données plus complètes et immuables permet de mieux cibler, de faciliter les opérations conformes, et d'augmenter le niveau de conformité des entreprises et l'efficacité du travail douanier.

Le 13 mai 2019, la Douane saoudienne a supervisé le départ du premier envoi géré à travers ce nouveau mécanisme. La cargaison est partie du port saoudien Roi Abdelaziz à Damman à destination de Rotterdam. Les données et les documents ont été reçus et traités par les services connectés au FASAH à travers TradeLens.

La Douane saoudienne estime que cette solution transformera l'industrie du transport maritime dans la région, la rendant plus rapide, plus transparente et plus efficace. Elle a l'intention d'accroître sa participation à TradeLens en incluant d'autres ports et en l'utilisant pour la gestion tant des importations que des exportations.

### Les zones sous douane pour stimuler le commerce

Un autre pilier de l'ambitieux plan de réforme se fonde sur l'élargissement des zones et des entrepôts sous douane. Les entreprises peuvent y stocker leurs marchandises jusqu'à trois ans, période au cours de laquelle les biens peuvent être importés, exportés ou réexportés. Certaines opérations de fabrication d'articles mi-ouvrés sont également permises. Après la période de trois ans, le contrat peut être renouvelé. Les possibilités et avantages sont ceux que l'on retrouve habituellement dans de telles zones :

- la suspension du paiement des droits de douane et des taxes ;
- la possibilité de mener des opérations d'ouvroison légère des marchandises ;
- le dépôt de déclarations à l'exportation sans devoir soumettre un manifeste d'exportation ;
- l'exportation (ou réexportation) de marchandises par un autre port que le port d'entrée ;
- la possibilité de vendre les produits aux clients enregistrés dans la zone sous douane ;
- l'absence d'obligation pour les investisseurs étrangers de s'enregistrer localement afin d'entreposer leurs marchandises.

La mesure s'est accompagnée de la mise sur pied d'un cadre réglementaire solide, aligné sur les législations des pays membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG) ainsi que sur les normes internationales, ce qui ouvre un éventail d'opportunités nouvelles pour le commerce dans la région.

La réglementation permet de déplacer les marchandises entre les zones sous douane des États membres du CCG sans devoir acquitter les droits dans le pays de départ. De plus, ces zones sous douane peuvent être utilisées pour des opérations d'ouvroison légère, comme de démontage, d'assemblage, de gaufrage, de test, de mélange et d'autres activités de fabrication mineures, pour autant que les codes du Système harmonisé s'appliquant aux marchandises soumises à ces opérations ne changent pas par rapport à ceux qui leur avaient été attribués à l'entrée des produits dans la zone sous douane. Par ailleurs, les marchandises peuvent être achetées et vendues dans les zones sous douane, ou encore être déplacées d'un entrepôt sous douane à un autre, sans qu'aucun droit de douane ne soit exigé.

En stimulant les exportations, en attirant les investissements étrangers et locaux et en ouvrant de nouveaux marchés, l'établissement de ces nouvelles zones sous douane pourrait permettre au pays de se repositionner sur la carte mondiale de la logistique. À l'heure actuelle, deux zones sous douane sont opérationnelles, l'une à Riyad et l'autre au port Roi Abdelaziz à Damman. Une autre zone devrait voir le jour à Rabegh en 2020. De plus, en janvier 2019, la Douane a signé plusieurs protocoles d'accord avec les autorités locales afin de mettre sur pied d'autres zones sous douane.

### Programme de dédouanement amélioré

Le Programme de dédouanement amélioré est une autre initiative de facilitation des échanges qui vise à simplifier les procédures de dédouanement à travers la soumission de données électroniques avant l'arrivée et l'achèvement des contrôles en 24 heures.

Le programme réduit le nombre de documents justificatifs à deux seulement (la facture et le connaissance) qui doivent être soumis via le FASAH. Les opérateurs peuvent suivre leurs marchandises à travers l'application MASAR. En 2019, grâce à ce programme, 80 % des déclarations en douane ont été traitées en moins de 48 heures, en comparaison des huit jours en moyenne les années précédentes.

L'Arabie saoudite espère simplifier encore davantage ses procédures et réduire les temps de dédouanement à deux heures au cours des deux prochaines années. L'objectif est d'atteindre un meilleur classement dans le *Logistics Performance Index* et passer de la 49<sup>ème</sup> à la 25<sup>ème</sup> position, consolidant par la même occasion le statut du pays en tant que partenaire incontournable du commerce international.

#### En savoir +

[www.customs.gov.sa/en](http://www.customs.gov.sa/en)



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

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

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

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

#### MIC

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

ODASCE  
ÉVÉNEMENTS

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

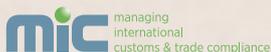
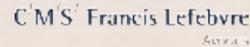


**ODASCE**  
Douane et Fiscalité des Échanges

SPONSORISÉ PAR



AKANEA



# Sûreté et sécurité sont aussi des enjeux du commerce électronique et exigent des mesures vigoureuses

par le Secrétariat de l'OMD

Les flux de colis acheminés par les opérateurs postaux ou les services de courrier exprès, parfois par-delà les frontières, augmentent à un rythme effréné. La plupart de ces envois sont de petite taille et généralement de « faible valeur ». Le fait que leur valeur soit souvent faible signifie non seulement que ces envois sont exonérés de droits, mais aussi que seules des informations minimales doivent être fournies lors de leur entrée sur le territoire d'un pays. Cette situation compromet les capacités de la douane à protéger la société de risques sécuritaires. L'OMD ayant récemment publié du matériel d'orientation sur la manière de traiter ces envois dans le cadre de son Dossier sur le commerce électronique, le présent article se penche sur la façon dont nous pouvons concilier le besoin de sécuriser nos frontières et de faciliter le commerce électronique en mettant en place les mesures et les outils adéquats.

Le commerce électronique a énormément évolué depuis que Michael Aldrich a créé le traitement de transactions en ligne en 1979. L'expression de commerce électronique ou de e-commerce fait référence aujourd'hui à l'achat et à la vente de biens ou de services sur Internet associé à un transfert d'argent et de données afin d'exécuter ces transactions. Du point de vue douanier, le terme e-commerce est utilisé pour désigner la vente de produits matériels en ligne, y compris des produits illicites.

Grandissant à mesure que le nombre d'utilisateurs d'Internet dans le monde s'accroît et que la téléphonie mobile et les appareils portables se diffusent, le commerce électronique a fondamentalement changé la façon dont les entreprises et les consommateurs vendent et achètent des biens. Un vaste choix de produits et de possibilités de transport, de paiement et de mode de livraison sont à portée de tout consommateur connecté. Il existe même à présent des termes spécifiques pour se référer au commerce par appareil portable (le m-commerce ou commerce mobile) et au commerce réalisé via les réseaux sociaux (le commerce social ou connecté)<sup>1</sup>.



© US Customs and Border Protection

Il est reconnu que le secteur du commerce électronique représente un atout pour les économies, générant de nouveaux modes d'échanges, créant de nouvelles tendances de consommation et de nouveaux emplois. Il a surtout ouvert de nouvelles opportunités de croissance pour les micro, petites et moyennes entreprises (MPME) en leur donnant un accès plus large aux marchés étrangers grâce à une diminution des barrières à l'entrée et des coûts opérationnels.

Le commerce électronique transfrontalier de l'entreprise au consommateur (B2C) devrait

<sup>1</sup> Le commerce social (s-commerce en anglais) incorpore les réseaux sociaux aux sites de vente au détail en ligne et ajoute une fonctionnalité de commerce électronique aux réseaux sociaux. Près de 18% du commerce électronique se produit sur les réseaux sociaux.

ainsi enregistrer une hausse de 27 % entre 2018 et 2019. Une grande partie des achats effectués en ligne sont livrés par les opérateurs postaux ou les services de courrier exprès, parfois au-delà des frontières. La plupart des envois sont de petite taille et généralement de « faible valeur », bien que la définition de ce que cette faible valeur représente varie d'un pays à l'autre.

Selon l'étude menée par l'International Post Corporation (ICP), 84 % des marchandises achetées en ligne sont classées, en vertu de la terminologie de l'Union postale universelle (UPU), comme paquets pesant jusqu'à 2 kg et acheminés donc par la « poste aux lettres », et 83 % de l'ensemble des paquets transportés par les opérateurs postaux (service « poste aux lettres » et service de livraison rapide EMS) ont une valeur en dessous des 100 dollars des États-Unis.

Le fait que la valeur soit si faible signifie non seulement qu'ils sont exonérés de droits (dans la mesure où ils restent en-deçà des seuils de minimis) mais aussi que seules des informations minimales doivent être fournies concernant les marchandises transportées. La croissance exceptionnelle du nombre de ces envois, qu'ils soient acheminés par des opérateurs postaux ou des services de courrier exprès, pose dès lors plusieurs défis tant pour les pouvoirs publics que pour les entreprises.

Une faible valeur n'est en effet pas synonyme de faible risque. Les risques associés au commerce traditionnel s'appliquent aussi au commerce électronique et le commerce électronique est

même le mode de vente de prédilection de certains produits illicites. Or, les capacités de lutte contre la fraude et les cadres réglementaires d'aujourd'hui n'ont pas été conçus pour un monde où des millions d'entreprises et d'individus participent à des milliards de micro-transactions, qui aboutissent souvent à l'envoi de petits colis par de petites entreprises ou par des individus à l'intention d'autres petites entreprises ou de consommateurs individuels.

Dans de telles circonstances, de nombreux envois contenant des marchandises interdites ou qui enfreignent la loi passent inaperçus. Dans le cas où ils sont signalés pour un contrôle, les colis peuvent être retenus pendant des heures, voire des jours entiers. Or, les opérateurs du commerce électronique, qui se font concurrence les uns aux autres au niveau des délais de livraison, se soucient grandement de ce que leurs produits soient acheminés sans retard. La question essentielle qui se pose est dès lors de savoir comment gérer efficacement ce flux de marchandises soumis à une grande contrainte de temps, sans pour autant mettre à rude épreuve ni les activités de contrôle ni la capacité des prestataires de services de logistique, et sans créer des procédures complexes ni une charge de travail trop lourde pour les petites entreprises et les individus qui ne disposent que d'une capacité limitée à répondre aux exigences de réglementations commerciales complexes.

Il convient donc de se demander : comment pouvons-nous concilier le besoin de sécuriser nos frontières et de faciliter le commerce



pour les petites entreprises dans un monde de plus en plus numérique ?

## Les risques liés à la sûreté et à la sécurité

Le recouvrement des recettes reste une priorité pour de nombreuses administrations douanières et les problèmes relatifs aux recettes sont souvent évoqués par leurs représentants lorsqu'ils abordent l'incidence de l'essor du commerce électronique sur leurs administrations respectives. N'oublions pas, cependant, que le commerce électronique est également source de risques pour la sûreté et la sécurité.

Afin de faire en sorte que la valeur individuelle de chaque envoi reste en-deçà du seuil de déclaration prévu, les vendeurs peuvent fractionner leurs envois ou les sous-évaluer. Les marchandises peuvent également être envoyées par conteneur par voie aérienne ou maritime, placées dans des entrepôts sous douane, puis exportées en petites quantités en dessous du seuil de minimis, une fois la commande de commerce électronique reçue. Ces commandes de faible valeur peuvent être consolidées et envoyées par camion. Aucun préavis n'est requis et le chauffeur n'a qu'à présenter un manifeste papier aux douanes à la frontière. Si, selon le manifeste, chaque envoi dans le camion remplit les critères de minimis, alors aucune déclaration formelle n'est exigée et aucun code du SH décrivant la marchandise ne doit apparaître sur ce document. Le transporteur se charge de préparer le manifeste, sur la base, notamment, des informations reçues de la part de l'expéditeur (ou des expéditeurs) étranger(s). Ces informations peuvent être tout à fait incomplètes, problème couramment rencontrés pour les envois de commerce électronique.

De plus en plus de cas de substances et de produits illicites saisis dans ce mode de transport sont rapportées à l'OMD. Certaines des marchandises échangées illégalement sont extrêmement dangereuses pour la société, comme les drogues, les armes et munitions, certains produits chimiques, les explosifs, les produits alimentaires interdits, les plantes, les animaux et leurs parties, ainsi que les articles enfreignant les droits de propriété intellectuelle (DPI).

Comme indiqué dans le Rapport de l'OMD sur les trafics illicites<sup>2</sup>, le nombre de saisies de psychotropes et de produits de contrefaçon acheminés par colis postal ou via les services de courrier exprès continue d'augmenter. Les quantités transportées sont plutôt petites comparé à d'autres modes de transport mais le nombre de saisies effectuées dans ce secteur, en comparaison avec d'autres modes de livraison, est énorme, comme le montrent les statistiques pour 2017. Ce mode de transport a été utilisé dans :

- 57,9 % des saisies de substances psychotropes signalées ;
- 43,2 % des saisies de cocaïne signalées ;
- 54,8 % des saisies signalées pour les produits enfreignant un DPI.

Le rapport de l'OCDE intitulé « Tendances du commerce des produits de contrefaçon et piratés »<sup>3</sup> publié en 2019 indique, par ailleurs, que « les petits colis envoyés par la poste ou par courrier exprès constituent un moyen de transport privilégié pour les produits de contrefaçon ». De 2014 à 2016, les petits colis ont représenté 69 % des saisies douanières, contre 63 % pour la période de 2011 à 2013.

Cet aspect du commerce électronique est lié au sentiment d'anonymat qu'offrent certaines plateformes sur Internet, à la facilité et à la nature fragmentée et directe des activités d'achat et de vente, à la certitude d'un approvisionnement fiable grâce à l'existence de solutions de livraison efficaces, à l'inadéquation des cadres législatifs et à l'idée que les services répressifs ne surveilleront ou n'intercepteront pas les petits envois ou les colis de faible valeur. En outre, pour faciliter le commerce illicite, de nouvelles méthodes sont utilisées aujourd'hui, dont le recours aux réseaux sociaux et aux conversations en ligne chiffrées d'individu à individu.

## Dossier sur le commerce électronique

Les cadres légaux et réglementaires existants ainsi que les systèmes et procédures actuels ont été conçus pour gérer les transactions d'entreprise à entreprise (B2B) et ne sont pas adaptés pour faire face aux nouvelles réalités, à savoir les transactions de l'entreprise au consommateur (B2C) et de consommateur à consommateur (C2C). Certaines des procédures douanières n'ont pas été définies pour permettre de mesurer les risques ou encore pour satisfaire les besoins de petites entreprises et de consommateurs dont les opérations commerciales sont plus sporadiques que celles des grandes et moyennes entreprises et dont les capacités à respecter les normes de conformité aux règles de commerce sont plus limitées. Ces procédures peuvent donc empêcher la douane d'évaluer proprement les risques que fait peser un nombre sans cesse grandissant de colis.

Afin de guider les administrations qui cherchent à définir des cadres stratégiques et opérationnels pour le commerce électronique ou à renforcer les cadres existants, l'OMD a mis au point un Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontalier<sup>4</sup>, ainsi que d'autres documents d'orientation qui viennent compléter le Cadre, tels que les définitions de certains termes utilisés dans l'instrument, des spécifications techniques, des diagrammes, des modèles d'entreprise et des études de cas. Tout ce matériel a été rassemblé dans

2 <http://www.wcoomd.org/fr/topics/enforcement-and-compliance/resources/publications.aspx>

3 <http://www.oecd.org/gov/risk/trends-in-trade-in-counterfeit-and-pirated-goods-g2g9f533-en.htm>

4 <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/ecommerce.aspx>

un Dossier sur le commerce électronique. Certaines des principales dispositions du Cadre sont reprises ci-après.

### Identification des risques

Chaque administration des douanes doit définir ses propres priorités et la nature des risques ainsi que les moyens de détecter les envois de produits soumis à des interdictions ou restrictions doivent être établis avec les autres organismes gouvernementaux compétents. De plus, la douane devrait partager le résultat de ce travail avec d'autres administrations douanières afin de les aider à améliorer leur capacité à établir des indicateurs de risques et à analyser les transactions.

### Les données électroniques préalables

L'existence de seuils de minimis pour les déclarations signifie que les envois tombant en dessous d'une certaine valeur échappent à l'obligation de déposer certains documents. L'identité du destinataire est requise mais celle de l'acheteur, qui peut ne pas être la même personne, n'est pas toujours exigée, en particulier en cas de dédouanement simplifié fondé sur le manifeste. Le contrôle des importateurs, afin de déceler une quelconque activité illicite, n'en devient que plus difficile. Le code du SH se référant à la marchandise n'est pas non plus exigé en toutes circonstances ; une description écrite est jugée suffisante. Ces informations quelque peu incomplètes ou la non disponibilité de renseignements électroniques préalables limitent la capacité des autorités douanières à analyser les risques et à cibler les envois suspects.

Afin de permettre une gestion vraiment effective et efficace du commerce électronique transfrontalier, il est essentiel d'accéder à des informations exactes et en temps opportun, idéalement à la source. Le Cadre prône l'échange de données électroniques préalables pour une gestion efficace des risques entre la douane et les participants à une transaction, ainsi que l'utilisation de l'analyse des données et de technologies de pointe pour détecter les transactions suspectes, y compris le recours aux appareils d'inspection non intrusive (INI) lors des contrôles.

Intermédiaires de premier plan dans la chaîne du commerce électronique transfrontalier, les plateformes et places de marché électroniques, les transporteurs exprès et les opérateurs postaux pourraient jouer un rôle important en fournissant des données électroniques préalables exactes et en temps voulu aux douanes, en faisant preuve de diligence raisonnable par rapport à leurs clients (vendeurs et acheteurs) et aux marchandises vendues ou achetées ou transportées, en sensibilisant les consommateurs, le public et les autres parties prenantes aux diverses prescriptions réglementaires, et,



si possible, en échangeant les profils de risque les uns avec les autres.

Pour que de telles pratiques deviennent réalité, il sera peut-être nécessaire d'établir une interface électronique avec le système informatique douanier et de réaligner ou d'ajuster les processus opérationnels afin de répondre aux nouvelles exigences réglementaires fondées sur les normes du Cadre.

### Les RPCF-AC

Un grand nombre d'envois sont acheminés par les opérateurs postaux ou les services de courrier exprès par les airs. Pour faire face aux menaces sécuritaires associées au fret aérien, certains pays exigent à présent de recevoir ce que l'on appelle des « renseignements préalables concernant le fret avant le chargement (RPCF-AC) »<sup>5</sup>. L'OMD a adopté des normes pour la soumission des RPCF-AC par différentes entités dans la chaîne logistique du fret aérien, dont les opérateurs postaux et les services de courrier exprès, et ces renseignements ont été ajoutés au Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial en 2015.

### L'environnement postal

Compte tenu des procédures essentiellement manuelles de traitement des envois dans le secteur de la poste et de l'absence de données électroniques préalables, la gestion effective et en temps opportun des risques pose de plus grands défis dans l'environnement postal, et il en va de même pour une mainlevée et un dédouanement efficaces.

Afin d'aider les administrations douanières et les opérateurs postaux à avancer dans la mise en œuvre de mécanismes d'envoi de données électroniques préalables, l'OMD et l'UPU ont notamment élaboré des « Directives conjointes pour l'échange de données électroniques préalables entre

5 Jeu de données 7+1 tel qu'il apparaît dans l'Annexe III du Cadre de normes SAFE.



© Deutsche Post DHL Group

les opérateurs désignés et les administrations douanières »<sup>6</sup> ainsi qu'un jeu de messages EDI douanes-postes OMD-UPU. En outre, l'OMD et l'UPU travaillent actuellement à la préparation de directives conjointes OMD-UPU sur la saisie et la qualité des données dans l'environnement du courrier international.

Si elles continuent à appuyer les douanes et les opérateurs postaux dans le domaine de l'échange de données, l'UPU et l'OMD forment

également conjointement leurs membres afin de renforcer leur capacité à lutter efficacement contre le trafic de drogues et d'autres marchandises prohibées par voie postale. Par exemple, elles ont récemment mené des ateliers régionaux conjoints centrés sur la sûreté, la sécurité et les opioïdes et autres stupéfiants.

## Analyse des données

Certaines administrations douanières analysent déjà des données pour évaluer les risques posés par les nombreux colis reçus au quotidien et les pratiques relatives à l'évaluation des risques et aux techniques de prévision et de ciblage continuent d'être partagées à travers les comités et les publications de l'OMD.

Dans ce domaine, il existe des possibilités de coopération entre les administrations des douanes et les opérateurs de services de logistique afin qu'ils puissent tirer parti de leur compétence et expertise particulières. Par exemple, un Protocole d'accord pourrait être signé entre la douane, les services de courrier exprès et les opérateurs postaux pour lutter contre le commerce illicite, détecter les risques éventuels ou encore les activités inhabituelles ou suspectes et pour lancer des opérations de livraison surveillée.

Dans la mesure du possible, les administrations douanières devraient également partager les renseignements pertinents avec le secteur privé dans le cadre de leurs efforts de ciblage. Par exemple, le partage d'informations sur les contrevenants récidivistes avec les acteurs du commerce électronique permet à ces derniers de fermer les comptes de ces contrevenants et de retirer leurs produits de la circulation. En outre, le partage de renseignements non nominatifs sur les moyens cachés, les itinéraires suivis ou les articles sensibles, avec les interlocuteurs du commerce électronique pourrait leur permettre, dans une certaine mesure, de détecter les

envois potentiellement risqués et d'en faire rapport à la douane.

## Coopération interservices

La coopération entre les douanes et les autres services compétents est d'une importance capitale pour pouvoir détecter et intercepter les marchandises illicites et non conformes transitant par les circuits du commerce électronique. Le Cadre de l'OMD sur le commerce électronique encourage ainsi les administrations des douanes à travailler de concert avec d'autres organismes gouvernementaux afin d'établir des procédures qui traitent de l'analyse des activités illicites de commerce électronique transfrontalier et des enquêtes.

Cette coopération est aussi cruciale afin de garantir que les envois légitimes soient dédouanés rapidement et que les risques soient gérés efficacement en n'impliquant qu'une intervention et un retard minimales. En effet, l'environnement dynamique du commerce électronique exige souvent une réaction ou une intervention en temps réel de la part de tous les services gouvernementaux pertinents (y compris les ministères et agences concernés par la sécurité agricole, alimentaire et environnementale).

De plus, les pouvoirs publics devraient établir un cadre de coopération entre et parmi les différents organismes nationaux par le biais des mécanismes électroniques adéquats, comme le guichet unique, afin d'apporter une réponse cohérente et coordonnée aux risques découlant du commerce électronique transfrontalier, et partant, de faciliter les échanges légitimes.

Enfin, la coopération entre les administrations douanières et les autres agences chargées de l'application de la loi devrait être renforcée afin de leur permettre de mener des enquêtes conjointes au niveau national et international, et ce avec le soutien des parties prenantes pertinentes du commerce électronique. Cette coopération pourra être élargie aux pays d'exportation où sont situés les interlocuteurs concernés.

## Partenariats avec le secteur privé

Les administrations des douanes devraient passer des accords de partenariat avec les commerçants, les plateformes de vente et les places de marché en ligne afin de détecter les transactions en ligne portant sur des produits illicites, de lutter contre la fraude douanière, et de prendre des initiatives (par exemple, à travers l'adoption de cadres législatifs) pour lancer des actions appropriées contre les parties engagées dans le commerce en ligne de produits de contrebande.

<sup>6</sup> <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/joint-wco-upu-guidelines.aspx>

Une autre possibilité serait d'élargir et de promouvoir les programmes d'opérateur économique agréé (OEA) dans le domaine du commerce électronique afin de disposer d'un outil qui contribuerait à améliorer encore la sécurité de la chaîne logistique. À l'heure actuelle, la plupart des programmes d'OEA ne sont pas ouverts aux plateformes ou aux places de marché du commerce électronique ni aux opérateurs postaux.

### Communication

Il est clairement nécessaire de diffuser des informations sur les risques que font peser certains achats sur la sécurité et la santé, ainsi que de faire prendre conscience aux consommateurs, transporteurs, plateformes et places de marché électroniques et autres acteurs du secteur, des responsabilités qui leur incombent, en menant des activités de sensibilisation, de communication et d'éducation.

### Conclusion

Les administrations des douanes devraient toutes mettre en œuvre le Cadre de normes sur le commerce électronique

transfrontalier et elles peuvent compter sur le soutien du Secrétariat de l'OMD pour ce faire. Elles sont encouragées, en outre, à partager leurs expériences sur les normes du Cadre qu'elles ont décidé d'appliquer.

Les expériences peuvent être partagées de diverses manières : en soumettant des articles au magazine OMD Actualités, lors des réunions des organes de travail de l'OMD ou en envoyant des études de cas au Secrétariat. Le Secrétariat a d'ailleurs commencé à recueillir les études de cas sur la mise en œuvre du Cadre de normes afin de créer un répertoire vivant des pratiques au niveau mondial.

Les enjeux relatifs au commerce électronique ne sont pas confinés à la fraude fiscale. Il est aussi question de sûreté et de sécurité nationale, il est donc plus que temps pour les autorités douanières d'agir avec décision.

### En savoir +

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



Centre for Customs and Excise Studies | Charles Sturt University

## Customs Studies

BACHELOR DEGREES | POSTGRADUATE DEGREES | DOCTORATES

- MASTER OF CUSTOMS ADMINISTRATION
- GRADUATE DIPLOMA OF CUSTOMS ADMINISTRATION
- GRADUATE CERTIFICATE IN CUSTOMS ADMINISTRATION
- GRADUATE CERTIFICATE IN INTERNATIONAL REVENUE ADMINISTRATION
- BACHELOR OF BORDER MANAGEMENT

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

Charles Sturt University – the world's largest provider of university education in law enforcement, counter-terrorism, emergency management, customs and border security.



Knowledge Beyond Borders



# Investir dans le leadership devrait être une priorité absolue pour toutes les administrations des douanes

Par Kateshumbwa Dicksons, Directeur général de la Douane d'Ouganda et Président du Conseil de l'OMD

Disposer d'un programme de développement du leadership est essentiel au succès durable de toute organisation. Afin d'aider ses Membres dans ce domaine, l'OMD a mis au point un atelier sur le leadership et le perfectionnement du personnel d'encadrement. Dans cet article, le Directeur général de la Douane d'Ouganda explique l'impact qu'a eu l'atelier sur ses pratiques de management et pourquoi investir dans le développement des compétences de leadership devrait être une priorité absolue pour toutes les administrations des douanes.

En 2011, alors que j'étais Directeur adjoint en charge du contrôle douanier, j'ai eu le privilège de prendre part au Programme de bourses de l'OMD, au siège de l'Organisation, avec des collègues d'autres administrations douanières. Durant notre séjour de six semaines, nous avons à la fois participé à un atelier de leadership et de perfectionnement du personnel d'encadrement, mené un travail de recherche sur un sujet de notre choix et visité une administration des douanes pour une étude de terrain.

J'occupais alors moi-même une position hiérarchique de haut niveau dans mon administration et j'étais très curieux d'en savoir plus sur les éléments de l'atelier et, surtout, sur la démarche adoptée par l'OMD en matière de leadership et de management ainsi que sur les méthodes d'enseignement suivies. Conscient du fait que toute connaissance acquise dans ce domaine serait d'une grande utilité sur le lieu de travail, j'étais très intéressé par la question.

## Mettre à contribution les connaissances acquises

Lorsque je suis rentré en Ouganda, je me souviens que la première chose que j'ai faite a été de réunir mon équipe afin de mettre en pratique le processus de « définition d'une vision » qui m'avait été présenté. Ensemble, nous avons commencé activement à élaborer une vision et une mission pour notre département. L'exercice de « définition de la vision » implique de définir une image de l'avenir de manière participative, l'objectif étant de susciter des idées totalement novatrices en travaillant en équipe dans un environnement ouvert.

Tout en mettant en place le projet sur lequel j'avais planché dans mon travail de recherche, j'ai lancé un programme pour mon personnel afin d'encourager la discussion sur le leadership en me servant du matériel pédagogique mis au point par l'OMD et en utilisant l'expérience que j'avais moi-même acquise. Les séances de travail étaient quotidiennes et commençaient tôt le matin, de 7 heures à 8 heures et demie.

Mon équipe s'est montrée vivement intéressée par ce programme durant les trois mois de sa durée. Par la suite, j'ai introduit des séances d'apprentissage en ligne tôt le matin, en recourant à la plateforme CLIKC! de l'OMD. Grâce à ces deux initiatives, l'équipe du contrôle douanier s'est transformée en une unité extrêmement professionnelle et motivée, ce qui s'est reflété dans les résultats hautement performants qu'elle a obtenus ultérieurement.

Plus tard, je me suis inscrit au Programme d'accréditation d'experts de l'OMD dans le domaine du leadership et du perfectionnement du personnel d'encadrement, passant avec succès par toutes les étapes requises. J'ai ainsi pu animer des ateliers pour les administrations des douanes d'Eswatini et de Namibie. En même temps, mon administration a bénéficié de trois ateliers auxquels quelque 60 cadres supérieurs et moyens venus de tous les départements de la *Uganda Revenue Authority* (URA) ont participé.

## Les effets positifs du programme

Je suis personnellement convaincu que le programme de l'OMD a largement contribué à mon ascension à de hautes fonctions

---

*Investir dans le développement des compétences de leadership est la seule façon de garantir la pérennité des administrations des douanes à l'avenir et c'est là le meilleur héritage que peut laisser un Directeur général à son organisation.*

---



hiérarchiques au sein de l'URA et au niveau international. Je me suis véritablement attaché à faire en sorte que les notions que j'avais apprises soient appliquées. Le processus de définition de la vision que j'ai entrepris avec mon équipe nous a permis de recentrer les priorités de l'ensemble du département et, comme il s'est agi d'un travail d'équipe, nous nous sommes appropriés cette vision, ce qui nous a permis de garantir que nous nous montrions à la hauteur de ce que nous avons décidé.

En 2015, j'ai été nommé Directeur général des douanes de l'URA. Je crois que les capacités de direction dont j'ai fait montre en tant que Directeur adjoint ainsi que ma participation au Programme de leadership de l'OMD ont joué un rôle primordial dans ma nomination à ce nouveau rôle, un rôle dont je savais qu'il serait jalonné de défis mais que j'ai volontiers accepté.

J'ai également assumé plusieurs autres fonctions de leadership au niveau régional et international, toujours en veillant à assurer le même niveau de cohérence en tant que leader. Je suis à présent Président du Conseil de l'OMD et tout le monde se tourne vers moi pour que je donne le ton au sein de l'Organisation et que je dirige les débats afin d'améliorer encore la situation des douanes dans le monde. Je m'y suis du reste engagé sans réserve.

La participation des membres du personnel de l'URA aux ateliers de leadership de l'OMD a également eu une influence positive sur leur

Photo by Honey Yanibel Minaya Cruz on Unsplash

vie. Nous avons constaté, en effet, que la plupart d'entre eux sont montés en grade pour assumer des postes de cadres supérieurs au sein de l'Administration, partageant avec leur équipe ce qu'ils avaient appris, parfois tout simplement en montrant l'exemple.

De plus, cela a également abouti à une plus grande cohérence dans les pratiques d'encadrement. En effet, la masse critique de leaders présents et futurs qui ont suivi la formation a débouché sur une harmonisation des pratiques et une compréhension commune de certains aspects fondamentaux du leadership parmi les cadres supérieurs. Ces deux éléments ont permis à l'URA de se renforcer et nous ont aidés à mieux gérer des événements tels que les changements de postes ou les départs. Il ne fait aucun doute à mes yeux que, lorsque je quitterai l'Administration, une nouvelle génération de leaders compétents sera prête à prendre la relève tout en préservant la même culture au sein de l'organisation.

Grâce à un leadership fort, la Douane ougandaise a réussi à mettre en œuvre 13 plans de réforme au cours des quatre dernières années. Ces réformes ont été menées de l'intérieur et ont bénéficié d'une adhésion totale. Nous nous sommes à présent embarqués dans l'amélioration des capacités de leadership pour les niveaux hiérarchiques inférieurs, ciblant les superviseurs et les chefs de bureau dans le but de créer une masse critique de jeunes leaders qui puissent ensuite assumer des rôles de direction à un niveau supérieur à l'avenir.

### Quelques recommandations

La douane dans le monde s'est, à mon sens, fortement focalisée sur le renforcement des capacités de son personnel dans des domaines techniques, comme l'évaluation, le classement tarifaire et les règles d'origine, mais n'a pas autant veillé au développement des capacités de leadership. Au cours des années, nous avons également constaté que de nombreuses administrations douanières continuent à investir dans les technologies et dans les réformes afin de s'améliorer. Toutefois, faire des réformes durables et atteindre les objectifs escomptés exigent de faire montre de leadership. Comme nous avons coutume de dire à l'URA, tout commence par le leadership et tout repose sur lui.

De plus, les recherches ont montré qu'une organisation peut tout à fait renforcer les capacités de son personnel, construire des systèmes et mettre en œuvre de bonnes réformes mais finir tout de même par perdre ses effectifs, non pas à cause de l'organisation en soi mais plutôt à cause de ses dirigeants. Les employés peuvent se sentir peu valorisés parce que les supérieurs hiérarchiques ne font pas preuve des bonnes compétences en matière de leadership. Au final, cette lacune devient un risque pour l'organisation car elle ne peut plus retenir les bons éléments parmi son personnel.

Je suis, par conséquent, absolument convaincu que l'accent que nous mettons, en tant qu'administrations des douanes, sur le renforcement des capacités techniques devrait être également mis sur le leadership. Le programme de l'OMD nous donne l'occasion de renforcer nos aptitudes dans ce domaine et de créer une cohérence accrue dans la pratique à travers toutes nos administrations.

Certaines administrations douanières pourraient décider de ne faire participer au programme que les cadres de niveau inférieur, et non de hauts dirigeants, parce qu'elles supposent que ces derniers savent déjà tout ce qu'il convient de savoir et n'ont pas besoin d'améliorer leurs compétences. Il peut s'agir là d'une idée fautive.

À cet égard, je recommande vivement à chaque Directeur général des douanes qu'il encourage activement ses cadres supérieurs à participer au programme. Investir dans le développement des compétences de leadership est la seule façon de garantir la pérennité des administrations des douanes à l'avenir et c'est là le meilleur héritage que peut laisser un Directeur général à son organisation. Quelle aura été notre contribution, en effet, si nos organisations s'écroulent parce que les cadres supérieurs qui nous suivent ne savent pas comment les diriger ?

Je crois également que l'OMD devrait renforcer encore son Programme sur le leadership et le perfectionnement du personnel d'encadrement afin de s'assurer qu'il soit capable de répondre aux attentes actuelles et futures de ses Membres. En outre, il est nécessaire d'élargir le vivier d'experts dans ce domaine. Nous pourrions également nous pencher sur le lancement d'une version plus courte de l'atelier, sur deux jours, afin d'attirer un nombre accru de Directeurs généraux et de membres de la haute direction, dans le but d'encourager une appropriation forte des notions et des pratiques de leadership au plus haut niveau.

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



## LOGICIELS EXPERTS

**ORGANISEZ  
 ET PILOTEZ  
 VOS FLUX,  
 DÉCLAREZ EN  
 TOUTE SÉCURITÉ**



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

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



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

**AKANEA  
DOUANE**

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

Certifié par les  
Douanes Françaises

**AKANEA  
TMS  
Freight Forwarding**

- Air, Mer, Route
- Mono et multi-modal
- Import, export, transit
- e-Tracking

Conforme OEA



## Réflexions sur les systèmes de gestion des risques pour les administrations des douanes

Par Chris Thibedeau, Président Directeur général, TTEK Inc.

En tant que fournisseur de technologie assurant la conception et le déploiement de systèmes de traitement des flux frontaliers, nous savons que de nombreuses administrations des douanes et de réglementation des frontières ont consenti d'énormes investissements en vue d'optimiser et de moderniser leurs capacités et méthodologies afin de répondre aux exigences de l'environnement commercial international dynamique d'aujourd'hui.

Certaines administrations construisent, par exemple, des guichets uniques avec des mécanismes automatisés de contrôle des licences, permis, certificats et autorisations (LPCO) exigés par d'autres autorités publiques. Toutefois, s'il est vrai que de telles mesures peuvent contribuer à réduire le temps nécessaire à la mainlevée et à promouvoir la facilitation du commerce, il est tout aussi essentiel de tenir compte d'une autre variable fondamentale : la mise en place d'un régime de gestion des risques efficace.

### Tout est question de sélectivité

Le paysage des solutions technologiques aux fins de la gestion des risques pour les administrations des douanes

varie grandement. Dans certains cas, et cela est notamment vrai pour les plus petites économies et les nations avec un PIB plus faible, la décision de contrôler ou pas n'est pas fondée sur l'évaluation des risques. L'approche utilisée à la place repose sur des contrôles aléatoires ou reste rudimentaire, basée sur des systèmes anciens et peu sophistiqués. De nombreux pays adoptent un processus décisionnel où la « sélectivité » est faite de manière aléatoire ou via l'attribution d'un pourcentage, selon lequel un envoi sera envoyé dans un couloir rouge, jaune ou vert.

Les sélections aléatoires aux fins du contrôle sont tout simplement inefficaces et, pourtant, elles sont devenues une méthode parmi d'autres utilisées par de nombreuses administrations douanières pour gérer le volume croissant de marchandises arrivant à leurs frontières. Certains systèmes automatisent cette démarche désuète de gestion des frontières et se font tout de même appeler « modules de gestion des risques ».

Dans d'autres cas, les douaniers sont souvent incités à examiner ou à contrôler toutes les marchandises en faisant preuve du même niveau de vigilance. Force est de constater, cependant, que cette démarche contredit tous les principes

de gestion des risques. De notre avis, elle présente les failles suivantes :

- elle coûte cher en ressources, dans la mesure où elle mobilise le même niveau de ressources face à toutes les menaces ;
- elle est limitée, dans la mesure où elle exige globalement de revoir l'intensité des contrôles à la baisse, toutes les marchandises et tous les voyageurs étant soumis à un traitement uniforme ;
- elle ouvre la voie à une plus grande probabilité d'erreurs de la part du douanier, confronté à une charge de travail accrue ;
- elle aboutit à un nombre moindre de résultats en matière de lutte contre la fraude – si certains s'attendent à ce que le grand nombre de contrôles et d'interventions aboutissent à des résultats exceptionnels, les données empiriques et la pratique tendent à indiquer le contraire ;
- elle encourage des entités qui sont normalement respectueuses des lois à contourner le système, afin d'accélérer le passage de leurs produits à la frontière ;
- elle crée des occasions pour les délinquants de contourner et d'éviter les interdictions et prohibitions en rendant les interventions de la douane plus prévisibles ;
- elle ralentit la chaîne logistique et empêche la croissance économique ;
- elle n'est pas adaptée pour traiter des volumes plus importants ;
- elle ne permet pas, en définitive, d'aboutir à une gestion des frontières sûre et efficace.

La vérification de tous les envois ou la sélection aléatoire ne sont tout simplement pas des méthodes efficaces et ne viennent pas étayer les principes de la gestion des risques. Compte tenu des diagnostics menés à ce jour par des organisations intergouvernementales dans le monde entier, de nombreux experts recommandent aux administrations des douanes 1) de continuer à recourir à la sélectivité en utilisant un système solide d'analyse des risques et de ciblage automatisé, 2) de mener des contrôles a posteriori afin d'ajuster les profils de risque, et 3) d'intégrer de nouveaux systèmes experts pour la lutte contre la contrebande.

Mais qu'entendons-nous par système expert, exactement ? Dans notre secteur d'activité, les systèmes de gestion des risques sont classés suivant la manière dont ils exploitent les

données. Les systèmes experts comprennent des fonctions de logique déductive (listes de surveillance), inductive (identification des profils de risque, des anomalies et d'indicateurs en utilisant un système de « scoring ») et de modélisation prédictive (analyse automatisée des tendances historiques afin d'obtenir des modèles prédictifs et des cibles à partir de scénarios). Nous reviendrons sur chacune de ces méthodologies plus loin dans le présent article.

### Identifier les menaces

Pour concevoir et déployer des systèmes de gestion des risques pour les douanes et les services présents aux frontières, nous estimons qu'il est important que nos clients nous informent des menaces probables qu'ils tentent de combattre. Certains pays mettent l'accent sur les menaces en matière de santé, de sûreté et de sécurité alors que d'autres se centrent sur les menaces plutôt liées à la fiscalité, comme la contrebande, la sous-évaluation, le faux classement et les fausses déclarations d'origine.

Si le but est de favoriser la prospérité économique, il semble clair que cet objectif pourra être atteint à travers un ciblage et des contrôles efficaces tout en favorisant, en même temps, les transactions préalablement approuvées et à faible risque. Les bonnes données, un mécanisme analytique solide et un cadre décisionnel robuste peuvent garantir aux douanes et à tout État souverain que leurs agents aux frontières prennent les décisions adéquates au niveau stratégique, opérationnel et tactique.

Nombre de nos clients mettent encore l'accent principalement sur les pertes de recettes sur les importations, mais l'évasion n'est qu'une des nombreuses menaces auxquelles les autorités sont confrontées à la frontière. Il convient d'y ajouter la sécurité, les stupéfiants, la sûreté sanitaire et phytosanitaire, la santé, les incidences sur l'agriculture et sur l'environnement, l'interruption du commerce, les précurseurs d'armes chimiques, les produits à double usage, les articles frappés d'interdictions et de prohibitions, les armes et les munitions, la propriété intellectuelle, les espèces menacées, les produits soumis à des mesures anti-dumping et bien d'autres exemples encore. Aujourd'hui, ces différentes menaces imminentes ne sont pas systématiquement analysées ou gérées par les

---

*Les données à la disposition des douaniers sont peu utilisées. En conséquence, de nombreux systèmes d'analyse n'offrent tout simplement pas des informations pouvant être exploitées par les douaniers afin de mener leur mission à bien.*

---

administrations des douanes et les autres autorités publiques avec lesquelles la douane doit coordonner ses opérations.

### Utilisation des données

Lorsqu'on analyse la situation des douanes ou des organismes présents à la frontière en matière de sélectivité, de vérification et, plus généralement, leur approche de la gestion des risques, il apparaît clairement que ces instances utilisent peu les données à la disposition des douaniers. En conséquence, de nombreux systèmes d'analyse n'offrent tout simplement pas des informations pouvant être exploitées par les douaniers afin de mener leur mission à bien.

Les économies plus grandes et plus modernes cherchent souvent à améliorer leurs capacités d'analyse à travers des données supplémentaires ou encore des informations préalables concernant les échanges. Les déclarations et autres rapports habituels concernant les marchandises restent les principales sources d'information mais ces jeux de données sont souvent améliorés en y ajoutant des données supplémentaires provenant de la chaîne logistique dans le but d'améliorer la visibilité de la chaîne de bout à bout, comme les plans d'arrimage, les messages concernant le statut des conteneurs ou encore les rapports sur les moyens de transport. Ces données supplémentaires et les informations commerciales anticipées permettent à une administration douanière de commencer à « virtualiser » la frontière. C'est ainsi, d'ailleurs, que sont nées les unités d'analyse centralisée, également appelées centres nationaux de ciblage (CNC).

### Trois types de démarche analytique

Nous pensons qu'il existe trois approches analytiques qui permettent d'exploiter les données et qui peuvent être appliquées ensemble ou séparément : la démarche déductive, la démarche inductive et la démarche prédictive.

#### La démarche déductive

La démarche de premier niveau adoptée par de nombreux utilisateurs se fonde sur le raisonnement déductif, axé sur des principes généralisés reconnus comme étant vrais et qui permettent d'aboutir à une conclusion spécifique. Les contrôles basés sur les listes de surveillance ou encore les produits cibles identifiés par les autorités publiques reposent sur la logique déductive. La raison en est que le travail de recueil d'informations pour corroborer une conclusion scientifique ou prédire un résultat donné a déjà été effectué par un autre groupe d'utilisateurs. La douane se limite à demander au système de donner une alerte ou de sélectionner une transaction lorsque certaines données apparaissent dans le système.

La plupart des systèmes de gestion des risques commencent par une approche initiale déductive, considérée comme

la couche liminaire de l'évaluation des risques. Prenons un exemple : 40 tonneaux d'un « agent nettoyant chimique » sont importés dans un conteneur de 20 pieds en vrac servant au transport de produits liquides. Le code tarifaire révèle que le produit est du trichlorure d'arsenic, produit qui apparaît dans la liste des précurseurs d'armes chimiques du « Groupe Australie ». Le conteneur est retenu en attendant qu'une enquête soit menée sur le destinataire et l'adresse de livraison ainsi que sur toute infraction éventuelle concernant le permis.

Dans cet exemple, les douanes ont déjà déterminé au préalable que la marchandise constitue une menace potentielle. Ainsi, la procédure se limite à un simple contrôle sur la base des données à l'entrée. Lorsque les informations sont présentées, la transaction est signalée à un agent analyste comme présentant un risque afin qu'il puisse agir en conséquence.

#### La démarche inductive

La couche suivante d'analyse, également appelée raisonnement inductif, s'éloigne des cas spécifiques pour arriver à une conclusion généralisée. Les systèmes efficaces de ciblage emploient un processus de triage (ou de détermination des priorités) en vue d'éliminer les envois à faible risque de la liste de ceux devant être soumis à un contrôle, combiné à un processus visant à réduire encore le nombre de cas pour aboutir à un résultat qui peut suggérer que l'opération suspecte est vraiment illégale.

Les systèmes inductifs utilisent les moteurs de risque ou encore les bases (ou bibliothèques) de règles afin d'appliquer des règles de risque à un jeu de données. Un système de notation de risque établit ensuite un classement des données transactionnelles par niveau (élevé/moyen/faible), ce qui facilite le triage analytique afin d'appuyer la prise de décisions. Ce triage est exécuté afin de sélectionner les envois présentant un intérêt et pouvant faire l'objet d'une attention plus particulière (un contrôle documentaire, une vérification matérielle ou les deux). À la façon d'un médecin qui complète son diagnostic après avoir mené des tests sur le patient, les résultats du contrôle douanier devraient être recueillis en temps réel et utilisés en vue de valider les raisons de la sélection d'un envoi donné. Une telle démarche garantit que le système soit constamment mis à jour et tiennent compte des menaces et des pratiques les plus récentes en matière de contrebande.



Voici un exemple de système de ciblage utilisant la logique inductive : un porte-conteneurs, le Northern Celebration, doit arriver au port dans les prochaines 48 heures et dépose un manifeste de chargement. Le système attribue à la transaction une note de 163 points (rouge/à haut risque) compte tenu des éléments suivants :

- lieu d'enlèvement = pays source de stupéfiants.
- port de chargement = pays source de stupéfiants.
- conteneur transbordé/soumis à une nouvelle manutention à un port appliquant de faibles mesures de sécurité.
- marchandise = chargement de couverture connu.
- marchandise ne correspondant pas au type de conteneur.
- le poids brut est en dessous des 63% de la charge utile maximale.
- relation directe entre l'expéditeur et le destinataire.
- adresse de livraison = boîte postale.

La douane envoie le conteneur pour dépotage complet comme conséquence des soupçons suscités par les données. Le contrôle des marchandises ne donne aucun résultat mais, en examinant plus minutieusement l'unité de réfrigération interne, les douaniers découvrent

61 kg d'héroïne et d'opiacés, cachés dans la paroi.

Quelques systèmes fonctionnent de cette manière aujourd'hui, dont le système de ciblage automatisé (ATS) du service de la Douane et Protection des frontières (CBP) des États-Unis, le système TITAN de l'Agence des services frontaliers du Canada et le système d'évaluation de la menace maritime assistée par ordinateur (CAMTES) de la Marine des États-Unis.

Il est essentiel de construire une base ou bibliothèque de règles pour étayer la prise de décisions dans une organisation, afin de mener des analyses inductives et de générer ou de partager des messages d'alerte sur la base de règles prédéfinies pouvant être adaptées à tout moment par l'utilisateur. Il a fallu plusieurs années à notre société pour qu'elle puisse élaborer et accumuler un ensemble représentant aujourd'hui plus de 65.000 règles propriétaires, s'appliquant à de nombreux types de menaces comme les stupéfiants, l'immigration illégale, la sécurité, les violations des droits de propriété intellectuelle et la fuite de revenus.

### La démarche prédictive

Enfin, penchons-nous sur le troisième niveau d'analyse, que nous appelons la modélisation prédictive. Fondé sur toutes les données historiques disponibles, le modèle prédictif établit des liens entre les données reçues et l'historique des saisies, sanctions, paiements forcés, mesures de lutte contre la fraude et autres. Cette méthode analytique a recours à un vaste éventail de techniques statistiques (modélisation linéaire et non linéaire, tests statistiques classiques, analyses chronologiques, classification, mise en grappes, etc.) et graphiques.

Une fois que le modèle prédictif est appliqué à un gros volume de données (par exemple, sur plus de cinq ans), il doit être réappliqué aux données à l'entrée (c'est-à-dire à toutes les données rapportées au cours des 24 à 48 heures) et tout envoi considéré comme correspondant aux critères de risque devrait être signalé et renvoyé pour une vérification ou un contrôle plus poussé. Si les secteurs des soins de santé et de la finance adoptent avec enthousiasme cette approche qui utilise l'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle, force est de constater que les administrations douanières



© Malta Customs

ne leur emboîtent pas le pas et ne recourent concrètement pas à cette forme d'analytique.

Il existe, cela dit, de nombreux défis dans ce domaine. Il faut notamment se doter d'un entrepôt de données des transactions passées, établir une base de référence et s'accorder entre parties concernées sur une définition commune des actions répressives. Enfin, il est nécessaire d'automatiser l'application du nouveau modèle prédictif aux données à l'entrée dans le cadre du processus d'apprentissage automatique.

Voyons un exemple d'utilisation de l'analyse prédictive. En 2019, la douane et sept autres organismes publics identifient les actions répressives importantes comme suit :

- la découverte d'infractions liées au contrôle du fret passibles d'une amende dépassant les 1.200 dollars des États-Unis ;
- la découverte de marchandises de contrebande dépassant les 1.200 dollars des États-Unis en évasion des droits et taxes ;

- toutes les saisies de stupéfiants ;
- toutes les saisies de devises en espèces dépassant les 10.000 dollars des États-Unis ;
- toutes les saisies d'armes et de munitions ;
- toutes les infractions liées à la CITES ;
- tous les LPCO frauduleux ;
- toutes les saisies d'articles interdits ou prohibés.

Un environnement de données est créé pour entreposer les déclarations d'importation et les rapports de chargement des sept dernières années. Les scientifiques des données établissent alors un modèle prédictif, en utilisant une approche quantitative pour l'analyse des tendances historiques. Les techniciens mettent en place un processus visant à appliquer à nouveau le modèle à toutes les données à l'entrée (soit environ 14.000 transactions sur fichier au cours des dernières 24 heures).

Deux conteneurs en transit sont identifiés comme correspondant aux critères de risque et signalés aux analystes douaniers en service



au CNC. Les analystes renvoient les deux conteneurs 20 pieds pour inspection. Les équipes détachées au scanner effectuent un balayage des conteneurs pour obtenir des images de leur contenu au port d'arrivée. L'image pour l'un d'eux présente une anomalie autour de la paroi frontale. Lors du déchargement, le conteneur est mesuré et il est établi qu'il ne mesure que 18 pieds de longueur, soit 5,50 mètres. Un examen plus approfondi révèle que le conteneur semble équipé d'une double paroi avec un espace vide de deux pieds, soit 60 cm. La paroi est démantelée et 749.000 dollars des États-Unis en espèces y sont retrouvés cachés.

Un modèle est défini via un processus statistique et mathématique dépassant de loin les capacités normales d'une personne. Nombreux sont ceux qui croient que cette démarche représente l'avenir de la gestion des risques pour les services présents aux frontières. Aujourd'hui, seuls quelques pays se lancent actuellement dans l'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle, en utilisant la modélisation prédictive. Ce processus constitue un vrai tremplin conçu pour faire avancer une administration douanière vers des capacités et une maturité accrues. Tout commence par la logique déductive, à laquelle vient s'ajouter un cadre inductif, composé de jeux de règles et d'un mécanisme de notation du risque, le tout emballé dans une fonctionnalité de modélisation prédictive afin d'automatiser les résultats de l'analyse des tendances historiques. Il en résulte un modèle d'ensemble qui, de notre avis, peut déduire les menaces en temps réel de manière plus précise et mieux que n'importe quelle autre démarche systématique disponible aujourd'hui.

Notre système de gestion des risques est conçu sur ces principes fondamentaux et il inclut, en outre, une application de rapport sur le terrain pour téléphone portable ou appareil portatif afin de recueillir les résultats des inspections, qu'elles soient de nature non intrusive ou pleinement intrusive. En recueillant les bonnes données au bon moment, notre cadre de travail adapte de façon dynamique la notation pour nos jeux de règles en temps réel afin de garantir que le système soit constamment à jour et réagisse aux menaces et aux tendances les plus récentes en matière de contrebande.

Les inspections qui en découlent (les saisies, les amendes, les avertissements, etc.) augmentent automatiquement la note utilisée par les règles de risque qui ont motivé le renvoi du conteneur suspect ; à l'inverse, les inspections n'aboutissant pas à un résultat positif débouchent sur une formule de 'décomposition', qui diminue la notation des règles de risque qui ont déclenché l'alerte. Cette méthodologie automatise en l'essence l'analyse après saisie et les activités menées par les analystes stratégiques.

Si l'on intègre cette fonctionnalité dynamique de gestion des risques aux plateformes de guichet unique, il est possible de créer un outil extrêmement puissant de gestion coordonnée des frontières entre les douanes et les autres autorités publiques. Cet outil vient renforcer les contrôles de sécurité, empêche les pertes de recettes ou contribue à les récupérer et diminue le temps nécessaire à la mainlevée à la frontière, aboutissant à des améliorations tangibles en matière de facilitation des échanges. Les administrations douanières peuvent donc se concentrer sur ce qui compte.

Pour des sociétés comme la nôtre, il est indispensable de pouvoir compter sur l'aide de l'OMD, de l'OMC, de la CNUCED, de la Banque mondiale et d'autres organisations intergouvernementales afin de nous permettre de renforcer les systèmes actuellement en place. Personne ne veut remplacer les plateformes actuelles pour le commerce, même pas nous. Nous croyons plutôt que les systèmes doivent être maintenus en place pour permettre l'enregistrement des registres commerciaux, la comptabilité, la mainlevée et le dédouanement. En même temps, il est possible de renforcer ces systèmes en garantissant qu'ils tirent profit de la technologie la plus avancée et des meilleures méthodes d'analyses disponibles.

## Conclusion

Toutes les administrations douanières devraient mettre au point des solutions de ciblage et de sélection solides afin de disposer d'un outil permettant d'identifier les marchandises à haut risque avant leur arrivée à la frontière. Ces systèmes devraient exploiter au mieux les listes de surveillance et autres renseignements, et reposer sur des règles opérationnelles pouvant être configurées facilement, comme les profils connus et les indicateurs de risque, ainsi que sur des scénarios élaborés en utilisant la modélisation prédictive, l'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle.

Toutefois, le recours à des systèmes moins sophistiqués a malheureusement retardé la transition vers des solutions plus adaptées. Le meilleur « piège à fraudeurs » n'est souvent pas considéré, laissant les pays en développement aux prises avec des démarches et des technologies obsolètes. Il serait donc prudent qu'une organisation intergouvernementale comme l'OMD mette au point un ensemble de directives portant sur les exigences de base des systèmes de gestion des risques à l'intention de ses Membres. Sans cette liste de vérification fonctionnelle, le « meilleur piège à fraudeurs » ne pourrait jamais voir le jour.

## En savoir +

<https://ttekglobal.com/risk-management>

# 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](mailto: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

# Quelques points saillants recueillis lors du dernier événement de l'OMD sur la technologie

Par Laure Tempier, unité Communication de l'OMD

En juin 2019, les experts de la douane, du commerce, du transport, de la logistique et de la technologie se sont réunis à Bakou, en Azerbaïdjan, afin d'aborder ensemble les questions relatives aux diverses technologies utilisées pour gérer le mouvement des marchandises, des personnes et des moyens de transport à travers les frontières, en se focalisant tant sur les équipements essentiellement matériels, que sur les outils dont la valeur première découle des données.

L'événement qu'organisait l'OMD résultait de la fusion de la Conférence et exposition sur la TI et du Forum sur la technologie et l'innovation. S'il était en cela nouveau, il se donnait le même objectif général que ses prédécesseurs : offrir une plateforme pour présenter aux administrations douanières les outils et services existants, pour débattre des défis et des coûts de la mise en œuvre de ces outils et services et pour sensibiliser les participants aux dernières tendances et aux évolutions futures dans ce domaine.

Lorsqu'il est question de « vendre » une technologie spécifique, il s'agit le plus souvent de vendre une vision, de convaincre les gens d'y adhérer et de les informer ensuite des technologies qui peuvent être utilisées pour réaliser cette vision. Si les participants ont donc eu l'occasion d'essayer les solutions et les équipements technologiques proposés et de comprendre la manière dont ils fonctionnent, ils ont également été invités à réfléchir à une certaine vision, à la façon de l'adapter à leur structure et organisation et, par la même occasion, à se projeter dans le futur.

Revenons sur quelques-unes des idées glanées durant l'événement.

## **Les données sont le nouveau pétrole et il est nécessaire d'en assurer la libre circulation**

La douane a accès à un volume considérable de renseignements. Les premières informations

qu'elle recueille sont les renseignements consignés dans la déclaration avant l'arrivée, sur les expéditeurs, les destinataires, les valeurs et les marchandises, c'est-à-dire les informations typiquement contenues dans le manifeste. D'autres informations sont recueillies à l'arrivée, grâce à la déclaration en douane et à travers divers capteurs, dont les systèmes d'inspection non intrusive (INI) notamment. Si la douane ou toute autre agence décide de contrôler les marchandises, les résultats de la vérification viennent s'ajouter à ce « pot commun » d'informations.

Cela dit, la douane n'utilise pas toujours ces données dans une conjugaison optimale. Par exemple, les systèmes de guichet unique peuvent ne pas incorporer les données tirées des inspections. Ainsi, une période de transition semble nécessaire dans la recherche de solutions qui permettent de combiner toutes ces données.

Il est intéressant de noter que l'industrie de l'inspection non intrusive a mis sur le marché de nouveaux produits qui fournissent des jeux de données plus riches. Certains systèmes permettent à présent d'incorporer diverses technologies radiologiques et affichent le jeu de données ainsi généré sur une interface unique de l'utilisateur.

Le fichier d'images radiographiques en soi est complété par des données externes complémentaires, aboutissant à un résultat plus probant. Les leaders de l'industrie du matériel d'INI ont mis au point des plateformes qui permettent non seulement d'évaluer les images à distance mais aussi d'intégrer les données, notamment celles qui sont entreposées dans les systèmes de guichet unique, ainsi que les données des inspections, des images, des moniteurs de rayonnement, des dispositifs biométriques et des appareils de pesage, parmi d'autres.

Les systèmes de guichet unique sont à présent considérés comme les principaux agrégateurs

---

*Sir les participants ont eu l'occasion d'essayer les solutions et les équipements technologiques proposés et de comprendre la manière dont ils fonctionnent, ils ont également été invités à réfléchir à une certaine vision, à la façon de l'adapter à leur modèle d'entreprise et, par la même occasion, à se projeter dans le futur.*

---



de données, permettant de regrouper notamment les données tirées des factures, du connaissance ou de la liste de colisage, envoyées depuis le progiciel de gestion intégré (ERP) d'un importateur ou d'un exportateur, afin de préparer les documents réglementaires. L'un des systèmes présentés à la conférence propose les fonctionnalités suivantes :

- notifier l'opérateur commercial de toute donnée complémentaire exigée afin de remplir une demande.
- appliquer des règles afin d'identifier les envois présentant des caractéristiques de risque connues lorsqu'il existe des divergences entre les informations consignées sur le manifeste et celles reprises sur la déclaration.
- identifier, avec l'aide de l'intelligence artificielle (IA), un « comportement » inhabituel dans les déclarations, notamment en établissant des corrélations ou en relevant des similitudes avec des envois précédents ayant fait l'objet de fausses déclarations.
- procéder à une analyse des réseaux et déterminer les éventuelles associations existantes avec des individus, des entités ou des lieux considérés comme suspects.

Les outils de pointe pour la gestion des risques deviennent également de plus en plus sophistiqués. Un des instruments présentés destinés à la surveillance des moyens de transport est capable d'extraire et d'afficher un volume impressionnant d'informations, comme par exemple, dans le secteur maritime, la position actuelle des navires, l'historique et les mouvements précédents des bateaux, la propriété du navire et la nature du fret.

### **Il est facile de numériser les documents papier**

Bon nombre de renseignements sont encore disponibles sur format papier et ces informations doivent être extraites et le document reconstruit sous un format numérique, de type Excel ou Word. Ce processus peut aujourd'hui

être facilement effectué en utilisant l'appareil photo d'un téléphone portable, par exemple.

### **Et nous n'avons encore rien vu !**

Même en cette ère du « Big Data », nous n'avons encore rien vu. L'Internet des objets, une fois qu'il s'imposera et commencera à se développer réellement, va en effet complètement changer la donne. L'expression d'Internet des objets (IdO) est utilisée pour décrire un environnement où des objets capteurs envoient des données à une application. Ces données peuvent ensuite être utilisées pour appréhender une situation et permettre à des applications, à des machines ou à des utilisateurs humains de mieux comprendre ce qui se passe autour d'eux et de prendre des décisions plus éclairées.

L'IdO est déjà partout et sa présence devrait encore s'accroître à l'avenir. Les objets connectés sont largement utilisés pour la gestion de la chaîne logistique, afin de suivre les envois, surveiller l'état des marchandises et contrôler certains paramètres de leur environnement, comme la température ambiante. Il permet, par exemple, de suivre une bûche de bois tout au long de sa chaîne de transformation, depuis l'endroit où l'arbre a été abattu jusqu'au lieu où la bûche sera vendue.

Les appareils connectés sont également utilisés pour la gestion de flottes, afin de recueillir les données sur l'endroit où se trouve un véhicule, un aéronef ou un navire, ou sur son activité en temps réel ainsi que pour contrôler les parties sensibles telles que le moteur, prévoir les entretiens ou optimiser les interventions de réparation. Une pièce détachée d'un avion peut être commandée avant que l'aéronef n'arrive, une faille de système sur un camion peut être identifiée et des mesures peuvent être lancées automatiquement pour y remédier, suivant des flux d'actions prédéterminés. Il s'agira par exemple

d'envoyer de l'aide ou un nouveau camion en temps opportun et d'informer, par la même occasion, les parties concernées et les autorités au lieu de destination des retards attendus.

### **Service intelligent de reconnaissance visuelle**

Grâce aux outils de reconnaissance visuelle, il est possible d'apprendre à une machine à reconnaître certains objets tels que des armes ou des céréales avariées. Ajoutez à cela la capacité à lire et à traduire du texte et vous disposez d'une technologie capable de voir ce qu'est un article et de lire ce qui est inscrit sur son emballage ou son étiquette.

Un réfrigérateur peut ainsi identifier ce qu'il contient. Certains scanners aujourd'hui prennent des photos et appliquent cette technologie pour reconnaître différents objets, par exemple, à l'aéroport ou lorsque des marchandises sont chargées à bord d'un aéronef, d'un navire ou d'un véhicule. En combinant l'image à d'autres informations concernant le contenu, l'origine ou encore le propriétaire du fret, il est possible de déterminer le niveau de risque et d'agir en conséquence.

### **L'apprentissage automatique exige d'accéder à un grand volume de données**

L'agrégation de données en une plateforme unique permettra d'avancer vers l'apprentissage automatique. En effet, un volume important de données est nécessaire pour tirer véritablement parti de cette technologie, qui est directement liée à la reconnaissance des tendances et à l'apprentissage informatique.

La mise au point d'algorithmes pour détecter des comportements anormaux dans les transactions ou processus du monde réel exige un accès aux informations sur les marchandises, aux images qui s'y rapportent, si elles existent, à la décision finale prise après inspection ainsi qu'au retour d'information de la part des parties concernées.

Les systèmes intelligents peuvent également prédire l'arrivée des navires ou leur position, en combinant les informations concernant la réputation de la compagnie maritime, les rencontres en mer, les changements de vitesse

sur un itinéraire donné, le connaissance ou encore les conditions météorologiques.

### **La capacité de stockage et de traitement des données devra être énorme**

De tels pronostics exigent une grande capacité de stockage et de traitement des données, en particulier si l'on veut prévoir les positions ou encore l'arrivée d'appareils se déplaçant rapidement, comme les avions, qui exigent plusieurs mises à jour par seconde et par aéronef.

Jusqu'à il y a peu, l'utilisation de systèmes d'apprentissage automatique restait pour la plupart hors d'atteinte, tant au niveau du matériel informatique que des logiciels, mais l'émergence de solutions de stockage de données plus abordables, passant ou non par le nuage informatique et permettant d'accéder aux mêmes jeux massifs de données depuis la même source, a radicalement changé la donne. Qui plus est, la puissance de traitement des données s'est également améliorée aujourd'hui, grâce à des outils comme Hadoop qui amplifient la vitesse de traitement des applications d'analyse des données.

### **Les lacs de données permettent d'injecter n'importe quel type d'information**

Lorsqu'on construit un cadre de gestion des risques, il est essentiel de pouvoir combiner toutes sortes de données à partir de sources différentes. Le concept de « lac » de données est une toute nouvelle démarche qui consiste à créer un répertoire central pour stocker de grandes quantités de données brutes pouvant être analysées en cas de besoin.

Les lacs de données sont habituellement utilisés pour entreposer les données qui sont générées à partir de sources volumineuses à haut débit et à flux tendu, comme dans le cas de l'IdO, et lorsqu'une organisation ou une entité a besoin d'une grande flexibilité quant à la façon dont les données seront utilisées. À la différence d'un « entrepôt de données », le lac de données ne connaît pas de limite en matière de type de données, ces dernières pouvant être structurées, non structurées ou encore semi-structurées.

---

*L'IdO est déjà partout et sa présence devrait encore s'accroître à l'avenir. Les objets connectés sont largement utilisés pour la gestion de la chaîne logistique, afin de suivre les envois, surveiller l'état des marchandises et contrôler certains paramètres de leur environnement, comme la température ambiante.*

---

## L'IdO exige une solution sécurisée

La connexion à Internet est une voie à double sens. Étant donné que les appareils connectés ouvrent les portes de nos maisons ou de nos lieux de travail et donnent accès à nos données sensibles, ils peuvent devenir les cibles d'attaques de toutes sortes. L'industrie n'a commencé à se préoccuper de la sécurité des appareils connectés que tardivement et l'un des problèmes de ces dispositifs est qu'ils ne présentent, pour la plupart, pas la moindre fonctionnalité de sécurité.

Cela dit, un fournisseur de technologie a mis au point une solution combinant un microcontrôleur (soit le cerveau de l'appareil), un système d'exploitation et un service de nuage informatique sécurisés, afin d'améliorer la sécurité des dispositifs IdO.

## Un nouveau format standard existe aujourd'hui pour le partage des images de radiographie

Un « format de fichier uniformisé » (UFF de son acronyme anglais) a été mis au point par quatre fournisseurs d'INI (à savoir L3, Nuctech, Rapiscan Systems AS&E, et Smiths Detection), en coopération avec l'OMD, pour les images de radiographie générées par les appareils d'INI. La première version de la norme a été baptisée UFF 2.0.

L'UFF sera encore retravaillé en fonction du taux d'adoption de cette norme par les administrations douanières, qui ont été invitées à exiger de leurs fournisseurs qu'ils déploient autant que possible l'UFF sur les appareils déjà en service, et à ajouter les spécifications de l'UFF 2.0 dans leurs appels d'offres en vue de l'achat futur de systèmes d'INI.

Chacun des quatre fournisseurs participant à l'initiative UFF a créé un convertisseur UFF 2.0, c'est-à-dire un logiciel permettant de convertir les images natives d'INI au format uniformisé, et une visionneuse UFF 2.0, afin de pouvoir visualiser les images UFF à l'aide de tous les outils et fonctions disponibles dans le logiciel de visualisation ou de traitement de l'image originale.

L'UFF facilitera grandement l'interopérabilité des appareils d'INI proposés par différents fabricants, ainsi que l'échange des résultats de l'INI au sein des administrations des douanes et entre elles. Le format contribuera également au développement des grandes bases de données ou bibliothèques d'images qui sont nécessaires, notamment, pour former les analystes ou configurer les machines équipées d'une application de détection automatique.

## La 5G sera un important catalyseur

La 5G désigne la prochaine génération de communication sans fil, offrant des réseaux 100 fois plus rapides (afin de transmettre davantage de données), permettant de connecter

un nombre bien plus grand d'appareils en une fois (capteurs et dispositifs intelligents) et présentant cinq fois moins de latence (et donc 5 fois plus de réactivité). Dans un futur immédiat, cette norme se traduira par des vidéoconférences plus claires, des téléchargements plus rapides et la disparition de toute perte de service dans une grande foule.

Plus important peut-être sur le plus long terme, la 5G pourrait révolutionner certains aspects de notre vie en sous-tendant des activités reposant sur une grande quantité de données, comme l'IdO. La 5G fournira l'infrastructure nécessaire pour gérer simultanément des milliers de dispositifs, des téléphones portables aux capteurs installés sur les appareils, des caméras vidéo à l'éclairage public intelligent, et des feux de circulation interconnectés aux véhicules autonomes.

Le traitement de données dans un environnement tel qu'un aéroport, où le temps est un facteur essentiel, n'en sera que plus efficace. La 5G jouera également un rôle crucial pour le transfert et le traitement de données volumineuses telles que les images scannées. Enfin, elle sera le principal fondement pour l'utilisation de technologies telles que les chaînes de blocs ou l'intelligence artificielle.

## Les technologies basées sur le RDF permettront de connecter des données diverses

L'intégration des données du monde réel dans la Toile et la création de réseaux d'objets intelligents connectés grâce à l'IdO et capables d'interagir entre eux sont deux thèmes qui ont également été abordés sous l'intitulé plus générique de « Web des objets ». L'idée est de connecter le capteur, l'actionneur et d'autres parties d'un appareil à la Toile (ou au World Wide Web), rendant possible l'accès à cet appareil, l'attribution de tâches et le lancement d'alertes à travers la Toile.

Toutefois, il est de plus en plus compliqué de relier ces données si diverses et le potentiel plus large de l'IdO ne pourra être réalisé qu'à travers des vocabulaires normalisés et des données de référence qui peuvent être schématisées et connectées les unes aux autres. C'est à ce niveau qu'interviennent les technologies fondées sur le Resource Description Framework. Leur force réside dans leur connectivité. Elles permettent de rassembler facilement des données diverses provenant de différentes applications. Puisque les applications ont directement accès à la sémantique des données, chacune peut interpréter les données fusionnées selon ses besoins.

## Soyons prêts à partager des informations à l'échelon mondial

Le niveau actuel de collaboration est encore trop faible pour atteindre le niveau d'efficacité nécessaire pour gérer les

risques adéquatement. Il est à espérer que la situation change et s'améliore mais, à cet effet, il faudra que les plateformes qui sont en cours de développement puissent se connecter les unes aux autres. Dans un tel paysage connecté, tous les acteurs auraient accès et seraient reliés à une seule source de « vérité » à travers un seul domaine, où ils pourraient rassembler des informations et les exploiter.

### **Les machines apprendront les unes des autres**

L'apprentissage automatique doit être intégré dans le flux de travaux. Prenons l'exemple de deux machines dotées de capacités d'apprentissage et travaillant séparément, l'une étant gérée par la douane et l'autre par un autre service national ou celui d'un pays tiers. Il sera nécessaire de mettre en place une sorte de « supra-machine » qui puisse « apprendre » des deux autres et combiner les renseignements issus de chacune d'elles, sans devoir transférer la moindre donnée.

### **L'IA en tant que service ouvre de nouvelles perspectives**

L'IA en tant que service est un concept du secteur médical où les images ne sont pas lues à l'endroit où la radiographie (ou l'image à rayons X) est prise. Cette notion implique donc un partage d'informations avec un fournisseur tiers. Par exemple, s'agissant de marchandises ou de bagages, un pays pourrait téléverser des images et les données s'y rapportant sur un serveur. Un prestataire de service pourrait alors traiter les données en utilisant des algorithmes afin de lire les anomalies spécifiques et prendre une décision pour une administration dans le pays de destination avant que les marchandises ou les bagages n'y arrivent.

Cette modalité serait particulièrement utile pour les bagages des passagers aériens qui sont scannés automatiquement : une machine dotée d'IA pourrait passer en revue les images scannées et traiter les données alors que l'avion est encore en vol. À destination, l'administration concernée pourrait recevoir les résultats de l'analyse et la liste des bagages signalés comme potentiellement suspects.

### **L'énergie alimentant les technologies de pointe devrait être verte et renouvelable**

La plupart des solutions technologiques sont énergivores. Au moment d'envisager leur éventuel déploiement, il convient de s'assurer d'abord que l'énergie nécessaire pour alimenter de tels systèmes soit bien disponible, et qu'elle soit verte et renouvelable afin de minimiser l'impact du déploiement de la technologie sur l'environnement.

Les recherches sur les incidences de la technologie se sont surtout focalisées sur les chaînes de blocs, et plus particulièrement sur l'empreinte écologique du Bitcoin. Rien

qu'en 2018, les opérations de minage du Bitcoin dans le monde ont coûté autant d'énergie que celle nécessaire pour couvrir la consommation totale en électricité de l'Irlande la même année. Une seule transaction de Bitcoins demande autant d'énergie que celle nécessaire pour couvrir les besoins de 31 ménages par jour aux États-Unis. Et le nombre de transactions de Bitcoins peut atteindre jusqu'à un million en une seule journée !

Cela étant, certains argumentent que si le Bitcoin requiert un processus numérique à forte intensité de main d'œuvre, avec des exigences excessives en matière d'énergie, ce n'est pas forcément le cas de toutes les chaînes de blocs. Quoi qu'il en soit, les systèmes énergétiques qui alimentent la transition vers des technologies de pointe devraient utiliser les bonnes sources d'énergie.

### **La reconnaissance faciale se répand à une vitesse vertigineuse**

Elle est utilisée, en effet, pour compiler des albums de personnes passant du temps ensemble mais aussi pour vérifier l'identité des passagers dans les aéroports, pour déverrouiller un téléphone portable ou confirmer l'identité d'un donneur d'ordre pour un transfert bancaire, pour savoir qui est à la porte, pour repérer les personnes portées disparues ou retrouver des individus dans une foule ou dans les rues d'une ville. Par exemple, si un suspect est arrêté, les policiers peuvent téléverser la photo de l'individu en cause et analyser les enregistrements de vidéosurveillance pour retracer ses mouvements, en remontant éventuellement jusqu'au lieu du délit.

Les publicitaires ont déjà pris la balle au bond. Grâce à la reconnaissance faciale, les panneaux publicitaires peuvent à présent afficher des publicités ciblées en se basant sur une estimation de notre sexe, de notre âge et de notre humeur du moment. Mais comment la reconnaissance faciale s'est-elle retrouvée partout aujourd'hui ? Les avancées dans trois domaines techniques ont joué un rôle majeur à cet égard : les mégadonnées (Big Data), les réseaux de neurones convolutifs profonds et les processeurs graphiques (ou GPU de leur acronyme anglais) puissants.

Les administrations des douanes utilisent la reconnaissance faciale principalement aux aéroports, pour passer en revue les passagers, ce qui leur permet d'identifier ceux qui doivent être soumis à un contrôle. Elle est également utilisée dans l'industrie du transport pour contrôler les chauffeurs. Des caméras montées sur le tableau de bord contrôlent si le conducteur commence à incliner la tête ou si ses yeux se referment pendant trop longtemps ou si la position de sa tête n'est pas droite et si ses yeux semblent ne plus regarder droit devant lui, ou encore si le clignotement de ses yeux augmente, et même combien de passagers sont à bord du véhicule. Le

système peut alors décider si une intervention est requise, ce qui peut prendre la forme d'un avertissement sonore ou d'une lumière d'alerte, d'une vibration du siège du conducteur ou du volant, voire une prise de contrôle légère du véhicule, par exemple, à travers une décélération ou un changement de voie à vitesse réduite.

### **Les entreprises de logistique et de transport sont prêtes à se lancer dans les chaînes de blocs**

La facilitation des échanges est encore fortement gouvernée par les pouvoirs publics mais le nombre accru d'expériences pilotes tirant parti de la technologie des chaînes de blocs pour gérer les transactions transfrontalières montre que le secteur de la logistique et du transport est prêt à s'engager plus activement dans l'élaboration de solutions de ce type, apportant une transparence accrue sur les données en amont de la chaîne logistique ainsi qu'une visibilité en temps réel tout au long du parcours d'un envoi de bout à bout, dans le but d'accroître l'efficacité tout en réduisant les coûts opérationnels.

On parle également beaucoup de la notion d'Internet de la logistique (IdL). L'initiative, emmenée par les compagnies de transport aérien et maritime, vise à transformer la communication fondée sur les messages de pair à pair afin de s'orienter vers un partage de données entre plusieurs parties dans le but d'augmenter la visibilité de l'envoi.

### **Seules survivront les plateformes de chaînes de blocs capables de se transformer en écosystèmes hyperconnectés**

La chaîne de blocs est une technologie de registre distribué présentant un jeu spécifique de fonctionnalités, dont une base de données (journal des écritures) partagée par le biais de blocs qui forment une chaîne. Tandis que diverses plateformes de chaînes de blocs sont en cours de développement dans le monde, parfois en concurrence les unes avec les autres, il est important de garder à l'esprit qu'elles doivent également interagir.

Il sera essentiel d'intégrer les différentes plateformes pour maximiser leurs avantages. L'intégration signifie que deux plateformes DLT (ou plus) peuvent transférer un actif dans la certitude que l'unicité et l'état de ce même actif restent cohérents. L'intégration devrait également permettre le maintien simultané de la cohérence d'un élément de donnée sur deux ou plusieurs systèmes DLT.

### **Soyez prêts à transformer vos modalités de travail**

Les administrations qui veulent exploiter la puissance de la technologie doivent changer radicalement leur façon de

travailler, de fonctionner et de créer de la valeur pour leurs clients. La transformation numérique est intrinsèquement liée à la transformation des modalités de travail ou de fonctionnement. Pour tirer parti des véritables capacités de la technologie, une feuille de route devra être élaborée, englobant notamment une politique concernant le nuage informatique, un plan de partage de données, des flux de travaux expliquant ce qu'il faut faire, et une cartographie de la manière dont la technologie sera utilisée, ainsi que l'intérêt potentiel qu'elle présente pour les clients.

### **L'industrie du transport va se transformer**

La transformation du secteur du transport sera caractérisée dans un premier temps par l'utilisation croissante des camions autonomes, au bénéfice des nombreux pays désespérés de ne pas trouver suffisamment de chauffeurs de camion et qui souffrent encore et toujours de systèmes de transport inefficaces. En Afrique, les camions ne rouleront pas totalement sans conducteur mais la technologie sera utilisée pour apporter une assistance aux camionneurs, en particulier pour les longues distances ou sur les routes dangereuses où ils ne peuvent pas s'arrêter.

L'utilisation de drones se répandra également, en particulier pour la livraison de marchandises dans des zones éloignées ne disposant pas des installations nécessaires pour accueillir les avions-cargos ou, encore, où l'infrastructure routière est inadaptée ou pauvre et ne permet qu'une faible utilisation du réseau routier. L'Afrique montre la voie en matière d'utilisation des drones puisque le premier service commercial au monde de livraison par drone a commencé ses activités depuis une colline dans le centre du Rwanda. La société de robotique Zipline, établie à San Francisco, livre du sang par drone à près de la moitié des centres de transfusion sanguine au Rwanda, les commandes se faisant en ligne, par texto, par téléphone ou encore WhatsApp. Le Service national de transfusion sanguine sud-africain utilisera bientôt la technologie des drones dans le même but. La société kenyane Astral Aviation utilise, elle, un drone ayant une charge utile de 2 000 kg et pouvant parcourir 1 200 km, ce qui permet de résoudre les problèmes de logistique liés au transport de fret vers les zones éloignées.

### **Prochain événement**

L'événement sur la technologie de l'OMD pour 2020 se tiendra durant la première quinzaine de juin 2020, à Bali, en Indonésie. N'hésitez pas à consulter le site Web de l'OMD, sous l'onglet Événements, pour des informations plus détaillées.

### **En savoir +**

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

# Calendrier des événements

## NOVEMBRE

|  |         |
|--|---------|
| Comité technique de l'évaluation en douane   | 4 - 8   |
| Sous-Comité informatique   | 11 - 12 |
| Groupe d'Experts techniques sur l'inspection non intrusive                                     | 13 - 14 |
| Groupe de travail sur la mesure de la performance  | 14 - 15 |
| Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée  | 18 - 20 |
| Conférence mondiale sur l'Origine, Iquique (Chili)   | 19 - 20 |
| Groupe de travail sur le respect de la loi et la lutte contre la fraude en matière de recettes | 21 - 22 |
| Sous-Comité de révision du Système harmonisé   | 25 - 29 |

## DÉCEMBRE

|  |         |
|--|---------|
| Commission de politique générale, Séoul (Corée)      | 3 - 5   |
| 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 |

## JANVIER

|  |         |
|--|---------|
| Sous-Comité scientifique                       | 14 - 17 |
| Groupe de travail eATA                         | 20      |
| Réunion mondiale des BRLR                      | 21 - 22 |
| Réunion de l'Equipe de gestion du CEN (CENMaT) | 23 - 24 |
| Équipe de projet chargée du Modèle de données  | 27 - 31 |

## FÉVRIER

|         |  |
|---------|--|
| 3 - 4   | Comité technique des règles d'origine                                  |
| 3 - 4   | Groupe d'experts techniques sur la sécurité du fret aérien (GET SFA)   |
| 4 - 7   | Sous-Groupes SAFE  |
| 10 - 14 | Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée                   |
| 17 - 18 | Comité d'audit   |
| 19 - 20 | Groupe de travail sur l'utilisation de langues supplémentaires à l'OMD |
| 20 - 21 | Sous-Comité sur l'éthique  |
| 24 - 28 | Comité de la lutte contre la fraude                                    |

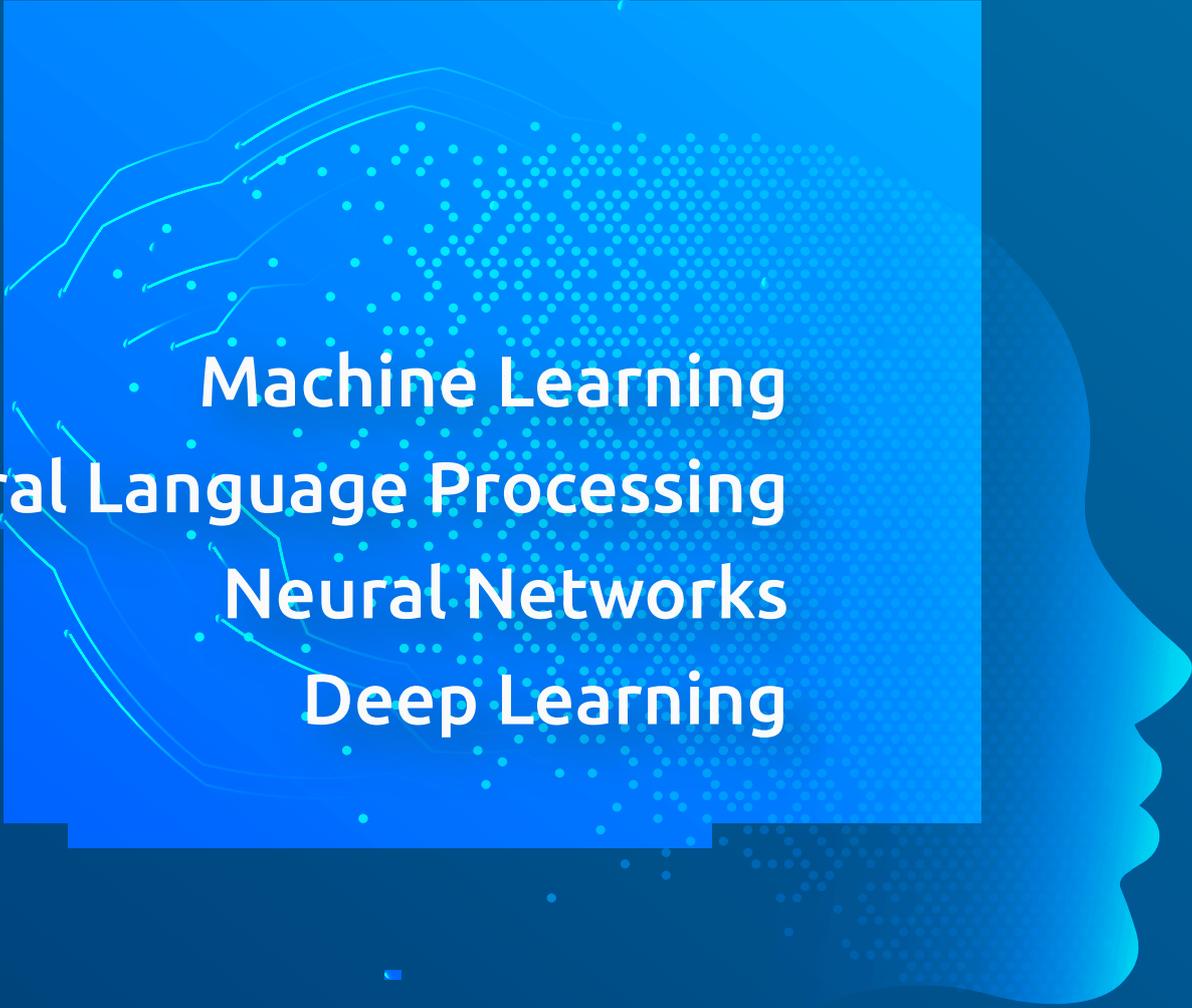
## MARS

|                 |   |
|-----------------|---|
| 2 - 3           | Bureaux régionaux du renforcement des capacités / Centres régionaux de formation / Vice-Présidents                        |
| 4               | Session conjointe Comité du Renforcement des capacités et Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges |
| 4 - 5           | Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges   |
| 4 - 6           | Comité du Renforcement des capacités  |
| 9 - 10          | Groupe de travail sur les adhésions   |
| 9 - 10          | Comité du Système harmonisé - Groupe de travail   |
| 11 - 20         | Comité du Système harmonisé   |
| 10 - 12         | Conférence mondiale sur les Opérateurs économiques agréés, Dubaï (Émirats Arabes Unis)                                    |
| 23 - 24         | Groupe consultatif du secteur privé   |
| 24 - 26         | Groupe de travail SAFE  |
| 30 - 3<br>Avril | Groupe de travail sur la Convention de Kyoto révisée  |

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