

OMD actu

n°96 | Octobre 2021

E-COMMERCE

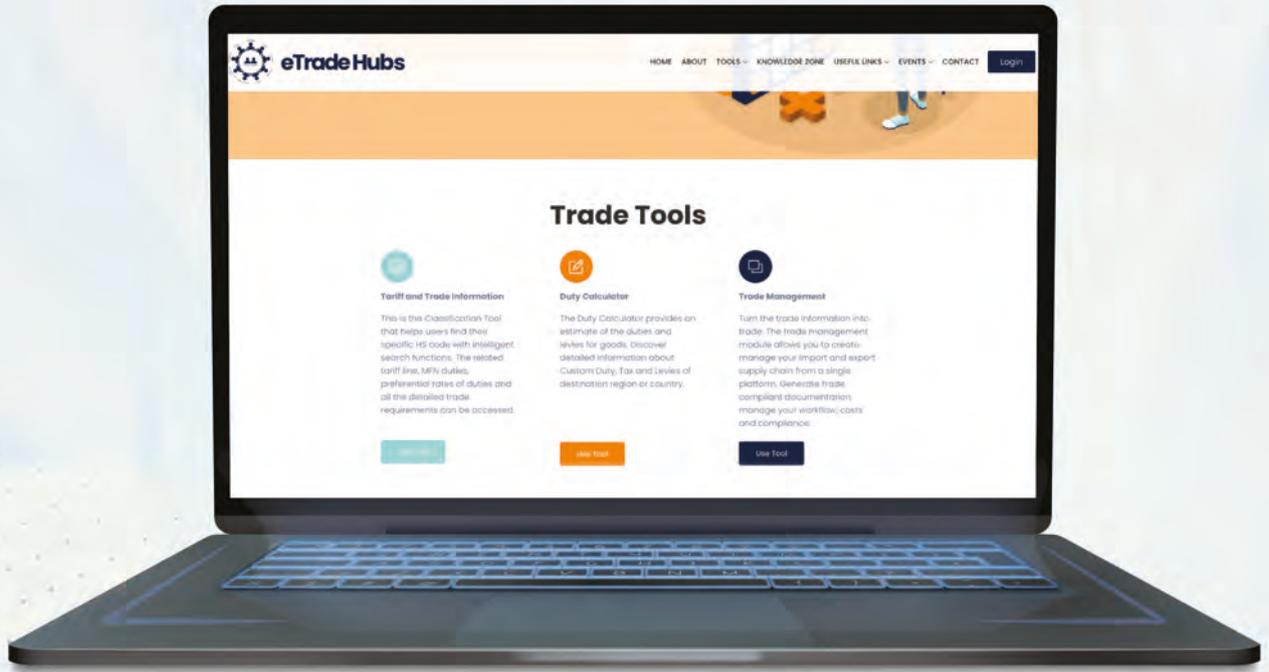
Comment la douane répond au défi





eTrade Hubs

A One-Stop Entry Point For Trade Tools & Information



Tools



Trade & Tariff Information

This is the Classification Tool that helps users find their specific Tariff code with intelligent search functions



Duty Estimator

The Duty Estimator provides an estimate of the duties and levies for goods. Discover detailed information about Custom Duty, Tax and Levies of destination region or country.



Trade Management

Turn the trade information into trade. The trade management module allows you to create and manage your import and export supply chain from a single platform



Knowledge Zone

Get all the information you need about the portal and get resources to learn about trade in Africa

5 FLASH INFOS

- 5 Le Géoportail COLIBRI : la cartographie au service de la lutte contre la fraude
- 8 Découvrez le *WCO Trade Tools*
- 12 L'EIA lance le *Global Environmental Crime Tracker* au service de la lutte contre les délits environnementaux
- 13 L'OIE appelle les douaniers à la vigilance face à la peste porcine africaine

16 DOSSIER : E-COMMERCE

- 17 Le moment est venu de passer à l'acte
- 20 Revoir le processus de dédouanement du commerce électronique: l'expérience de l'Argentine
- 24 Dernières initiatives de la CBP pour renforcer ses capacités de contrôle du commerce électronique
- 27 Chaînes de blocs, intelligence artificielle et *big data*: comment le Service de la douane de Corée exploite la technologie pour surveiller le commerce électronique
- 31 Le Pérou établit de nouvelles procédures et de nouveaux services pour faciliter et sécuriser le commerce électronique

36 PANORAMA

- 36 La Douane de Dubaï lance une appli d'aide au classement des marchandises
- 37 La Zone de libre-échange continentale africaine : historique, aperçu et rôle de la douane
- 44 Le commerce illicite d'espèces sauvages : modes opératoires et itinéraires de transport en Afrique occidentale et centrale
- 48 Un nouvel espace pour la formation des douaniers au Maroc
- 52 Réforme douanière : le parcours de la Douane d'Ouzbékistan
- 55 Améliorer l'environnement commercial à travers la réforme et l'innovation: aperçu des récents changements intervenus en Chine concernant l'administration des règles d'origine
- 58 Les Membres de la SACU avancent dans leurs efforts pour améliorer l'application uniforme du Tarif externe commun
- 61 Validation à distance des candidats au Programme d'OEA : l'expérience du Guatemala
- 63 L'accord global de partenariat économique régional en Asie-Pacifique (RCEP) sous la perspective douanière

69 FOCUS : INSPECTION NON-INTRUSIVE

- 70 Que faire des appareils d'INI devenus obsolètes
- 74 Les défis de l'analyse d'images par rayons X et l'importance de la formation

80 POINT DE VUE

- 80 Élargir la norme ISO concernant la collecte de données d'audit afin d'améliorer les audits douaniers
- 85 Et si les gouvernements envisageaient de suspendre les taxes sur les coûts de transport jusqu'à ce qu'on revienne à la « normale » ?

Rédactrice/Journaliste Laure Tempier

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

Éditeur

Organisation mondiale des douanes

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

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

communication@wcoomd.org

www.wcoomd.org

Note de la rédaction

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

Copyright © Organisation mondiale des douanes

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

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

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

Photo de couverture Douane iranienne

Design www.inextremis.be



inextremis
Distinctive Communication



Le Géoportail COLIBRI : la cartographie au service de la lutte contre la fraude

Par l'équipe en charge du Projet COLIBRI, Secrétariat de l'OMD

Début 2019, le Secrétariat de l'OMD lançait, en partenariat avec l'Union européenne, le Projet COLIBRI afin d'aider les services répressifs en Amérique latine, dans les Caraïbes et en Afrique de l'Ouest à mettre en œuvre des contrôles efficaces sur l'aviation générale. Cette dernière regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial (aviation sportive ou de loisir, aviation privée, aviation d'affaires et travail aérien).

À l'origine du projet se trouve le constat de la grande difficulté pour les services répressifs de mener des contrôles efficaces sur la petite aviation et de repérer un usage illicite des aéronefs du fait d'un manque criant d'expertise. A cela s'ajoute une absence de données de qualité sur ce vecteur aérien particulier, ainsi que sur les infrastructures clandestines existantes telles que des pistes isolées ou des aérodromes secondaires, données permettant d'effectuer une analyse de risque précise tant du moyen de transport que du territoire.

En tant que concepteurs du projet, nous avons donc prévu le développement d'un programme de renforcement des capacités exclusivement dédié à l'aviation générale ainsi que la création et la mise à disposition des administrations bénéficiaires d'un outil cartographique (Géoportail) utilisant les nouvelles technologies de l'information et de la communication (application mobile) associé à une base de données mondiale des petits avions privés.

Le Géoportail a déjà été présenté dans les pages de ce magazine il y a quelques mois, alors que nous en étions encore à la phase de développement. Cette phase désormais achevée, nous voudrions dans cet article revenir plus en détails sur les fonctionnalités de cet outil et sur son utilisation.

Une base de données internationale spécifique à l'aviation générale

L'objectif du Géoportail COLIBRI est de rassembler en un seul et même lieu les données pertinentes à la surveillance efficace

des mouvements de l'aviation générale. Elle inclut donc une base de données où figurent :

- les fiches techniques qui renseignent sur l'immatriculation et les caractéristiques des avions opérant sur le territoire. Ceux enregistrés auprès des différentes agences nationales de l'aviation civile figurent déjà dans la base de données COLIBRI. Tout avion n'y figurant pas pourra y être rajouté par l'opérateur constatant sa présence. L'objectif est d'obtenir avec le temps une base de données complète et fiable sur tous les aéronefs actifs sur un territoire, qui soit accessible par tous les pays participant au Projet.
- divers documents dont notamment les codes de l'aviation civile. Ces documents sont classés par pays et ne sont visibles que par les utilisateurs rattachés à ce pays.
- les quatre types de formulaires - observations, pistes, saisies, contrôles - que peuvent créer les opérateurs de terrain. Ces informations sont géolocalisées et leur accès est restreint au niveau national.

Les formulaires sont renseignés par les « opérateurs au sol » ou agents de terrain à partir d'une application mobile. Parmi les champs du formulaire « piste » figurent la localisation (celle du téléphone s'il est connecté à un réseau), le nom de la piste, l'aérodrome (liste déroulante selon le code IATA), l'état de la piste (fermée, en service, abandonnée) et ses mesures (longueur, altitude, direction). Les champs du formulaire « observation » comprennent le pays, l'aéroport, la piste, l'immatriculation de l'avion, le lieu, et l'information relevée en elle-même. Le formulaire « saisie » contient des champs similaires ainsi que des champs détaillant les marchandises saisies : quantité, valeur, méthode de détection, nature, etc. Il en va de même pour le formulaire « contrôle » qui décrit le type de contrôle réalisé. Des photos peuvent être ajoutées à tous les types de formulaires.

Les opérateurs peuvent utiliser l'application dans des endroits non couverts par un réseau de télécommunications et envoyer le formulaire une fois la connexion établie. Il est possible de sauvegarder un formulaire et de le rouvrir si besoin, pour remplir ou modifier un champ par exemple, tant que le formulaire n'est pas envoyé à la base de données COLIBRI.

L'objectif de la base de données est de rendre possible le suivi de l'historique des contrôles d'un avion à partir de son immatriculation, du moins au niveau national, et de géolocaliser une série d'événements.

Le Géoportail, un outil de géolocalisation et d'aide à l'organisation des contrôles

Une visionneuse cartographique présente l'ensemble des données renseignées dans la base de données sur un fond de plan. L'utilisateur peut zoomer sur une zone particulière, par exemple un aérodrome, et des filtres permettent de choisir précisément les informations à afficher et les fonds de carte disponibles. Cet outil s'adresse avant tout aux services de surveillance du territoire qui disposent de patrouilles mobiles.

Les informations rapportées dans les formulaires ne sont donc pas aussi détaillées que celles des rapports de saisies du Réseau douanier de lutte contre la fraude (CEN) qui met à disposition des Membres de l'OMD, pour consultation, un dépositaire central d'informations liées à la lutte contre la fraude. Il s'agit ici d'offrir la possibilité de fabriquer des cartes à partir de fonds de plan et des informations et événements de la base de données.

En ce qui concerne le Géoportail, les utilisateurs pourront choisir entre plusieurs fonds de plan :

- OpenStreetMap, une base de données géographique en ligne gérée par une fondation de droit anglais, construite de manière collaborative et publiée sous licence libre. La contribution est ouverte à tous ceux ayant créé un compte sur le site web de la base de données. Des acteurs de l'imagerie satellite et d'organisme comme le cadastre ont également offert leurs données à la plateforme. En cliquant sur un objet de la carte, autrement dit une « donnée vectorielle spatialisée » créée par un de ces organismes ou un particulier, il est possible de savoir qui l'a produit et quand.
- Les images générées tous les cinq jours par la famille de satellites « Sentinelles-2 » qui constituent le volet spatial du programme Copernicus de l'Union européenne. Les satellites offrent différentes couches d'informations par thématiques telles que l'agriculture ou les forêts par exemple. Il ne sera pas possible de visualiser un territoire en temps réel, par contre

Les utilisateurs du Géoportail pourront donc visualiser à la fois des données géographiques publiques et des événements relatifs à des contrôles, observations ou saisies qui seront, eux, rapportés par les utilisateurs de terrain via l'application mobile.

les analystes pourront se rendre compte des dynamiques en comparant les images prises dans le temps. Dans certains pays, les images disponibles remontent aussi loin qu'en 2015.

Conscients de l'importance de fournir aux analystes nationaux un outil comportant déjà des informations sur les pistes et les aérodromes afin de le rendre utile dès le premier jour de son déploiement, les concepteurs du projet ont développé une base de données des aérodromes et pistes couvrant les 13 pays participant au projet. Les sources utilisées étaient majoritairement des sources ouvertes, telles que celles des Agences Nationales de l'Aviation Civile, d'OurAirports, d'OpenStreetMap, de l'OACI et d'IATA. Les données étant redondantes, il a fallu faire des choix et une priorité a été donnée à certaines sources plus fiables ou complètes que d'autres, les critères étant l'origine de l'information, sa pertinence (champs d'informations obligatoires), le volume des données, ainsi que leurs structures et exploitabilité.

Les utilisateurs disposent également d'outils de mesure qui permettent de calculer une distance ou une surface et de créer des objets vectoriels permettant de localiser un événement (pistes, observations, contrôle ou saisie). Par exemple, si les cartes montrent un champ qui ne comporte pas de piste, mais qu'un opérateur a la preuve qu'il existe une piste sur ce champ, il peut ajouter un objet vectoriel sur la carte et y rattacher photos et descriptions.

Les utilisateurs du Géoportail pourront donc visualiser à la fois des données géographiques publiques et des événements relatifs à des contrôles, observations ou saisies qui seront, eux, rapportés par les utilisateurs de terrain via l'application mobile. Une couleur et une icône ont été attribuées à chaque type de formulaire et des filtres permettent de décider du type d'information à faire apparaître sur la carte et d'en faire ressortir certains en jouant avec l'intensité de la couleur des icônes (transparence). Il est possible d'imprimer la zone affichée à l'écran et d'ajouter une description ou une note.

Les couches d'informations créées par une administration douanière ne sont accessibles que par cette administration et ne sont enregistrées que dans la base de données COLIBRI. Autrement dit, les événements rapportés dans un pays X ne

sont pas visibles par un pays Y, ce qui confère à l'outil une garantie de confidentialité importante demandée par les administrations bénéficiaires.

Une source généralement utilisée par les services de surveillance des aéronefs n'a pas pu être intégrée au Géoportail : Flightradar24. Cette application permet de suivre en temps réel tous les avions équipés d'ADS-B (*automatic dependant surveillance-broadcast*) et qui sont en vol ou dont le décollage est immédiat. Les analystes sont invités à comparer les deux sources de données et un lien vers Flightradar24 figure d'ailleurs sur l'application mobile.

Une formation adaptée pour une utilisation optimale des fonctionnalités de l'outil

Une formation exhaustive, non seulement aux fonctionnalités des outils mais aussi à la manière dont ils ont été conçus, a été menée auprès des représentants nationaux des pays participant au Projet COLIBRI qui seront chargés de former à leur tour leurs pairs. Un grand nombre d'informations fournies lors de cette formation est repris dans cet article.

Il s'est agi pour le Secrétariat de l'OMD de s'assurer que les utilisateurs de l'outil comprennent bien ce qu'est une source d'informations ouverte et de passer en revue les pratiques recommandées concernant leur usage. Les critères qui permettent de déterminer la qualité des données et les questions à se poser avant toute utilisation de sources d'informations ouvertes ont notamment été discutés.

Soutien du Secrétariat de l'OMD

Intuitif, simple d'utilisation et basé sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication utilisées au quotidien par le grand public, le Géoportail marque un nouveau chapitre dans la surveillance et le contrôle de l'aviation générale. Reste désormais aux pays participant au Projet à mettre les moyens pour enrichir leur base de données. Plus la base de données contiendra des informations, plus elle sera utile aux analystes des administrations en charge de lutter contre le crime organisé en général et contre l'usage frauduleux de ce moyen de transport en particulier.

En savoir +

Drugsprogramme@wcoomd.org

Découvrez le WCO Trade Tools

Système harmonisé

recherche (système SH) recherche avancée

Édition 2022 Informations personnelles à jour Langue Français

Étages généraux pour l'interprétation du Système harmonisé

Section 1 ANIMAUX VIVANTS ET PRODUITS DU REGNE ANIMAL

Legal Notes Explanatory Notes

Notes

1. Toute référence dans la présente Section à un genre particulier ou à une espèce particulière d'animal s'applique également, sauf dispositions contraires, aux jeunes animaux de ce genre ou de cette espèce.
2. Sauf dispositions contraires, toute mention dans la Nomenclature des produits séchés ou deséchés couvre également les produits déshydratés, évaporés ou lyophilisés.

Ajouter un commentaire Ajouter une étiquette

Chapitre 1 Animaux vivants

Legal Notes Explanatory Notes

Chevaux, ânes, mulets et bardots, vivants

Legal Notes Explanatory Notes

Chevaux

Legal Notes Explanatory Notes

0101.21

0101.29

0101.30

0101.90

Position 0102

Position 0103

Position 0104

Cochons, poules, canards, oies, dindons, dindes et pintades, vivants, des espèces domestiques.

Autres animaux vivants

Vianes et abats comestibles

Poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques

Position 0101

Chevaux, ânes, mulets et bardots, vivants

Legal Notes Explanatory Notes

0101.2

Chevaux

Legal Notes Explanatory Notes

0101.21

Reproducteurs de race pure

Legal Notes Explanatory Notes

0101.21

Autres

Autres :

Autres :

0101.21

Historique

Envoyer par...

Système harmonisé (SH)

- Le SH 2022 et les quatre éditions précédentes (2002, 2007, 2012 et 2017)
- Un moteur de recherche avancé
- Une vue directe des mises à jour du SH les plus récentes
- Les Notes légales, Notes explicatives* et Avis de classement*
- Un outil de comparaison* permettant à l'utilisateur de visualiser, côte à côte sur le même écran, deux éditions du SH, ou deux versions linguistiques d'un code SH et des Notes légales, Notes explicatives ou Avis de classement lui correspondant
- Un outil « Historique »* permettant de suivre l'évolution, d'une édition à l'autre, des codes SH au niveau des sous-positions
- La possibilité d'ajouter des commentaires, des tags, d'enregistrer des recherches et de créer des dossiers accessibles via la page d'accueil et dans l'espace personnel de l'utilisateur*

World Customs Organization
Organisation mondiale des douanes

Système harmonisé • Origine • Valeur • Tarifs

Boisr Laure

Folder

Retour Mesquito

27/09/2021 moi

Netts - classification opinions

Trier par Dernière modification: DESC

Section XI • Chapitre 63 • Position 6304 • 6304.20
édition 2017

30/07/2021

Mon profil

Mon abonnement

Mes commandes

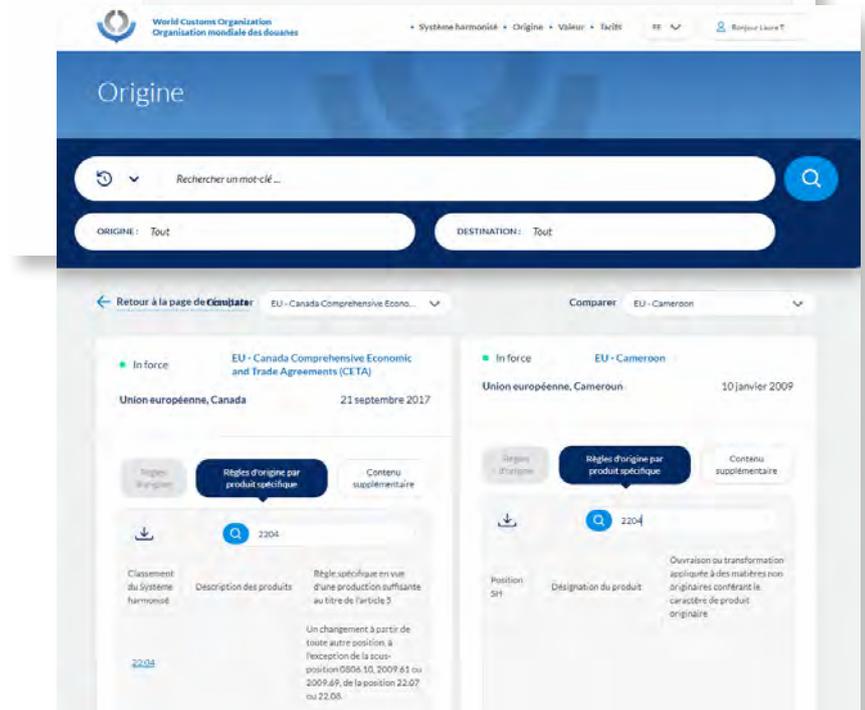
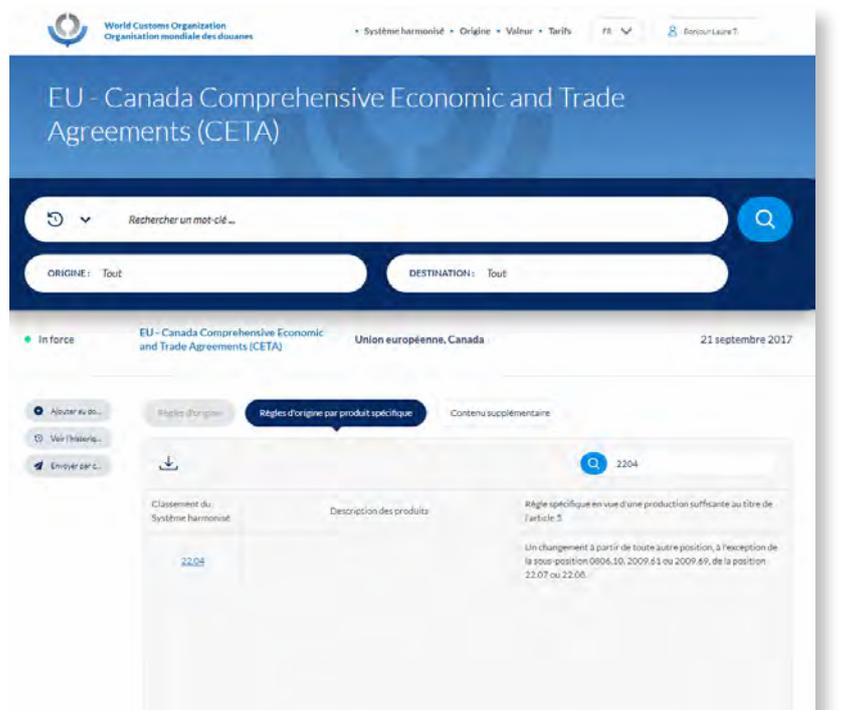
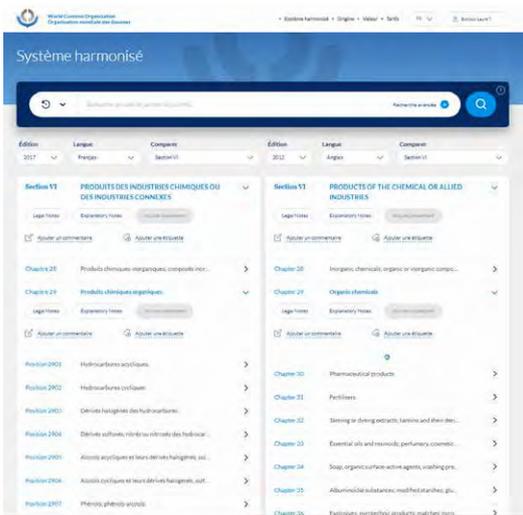
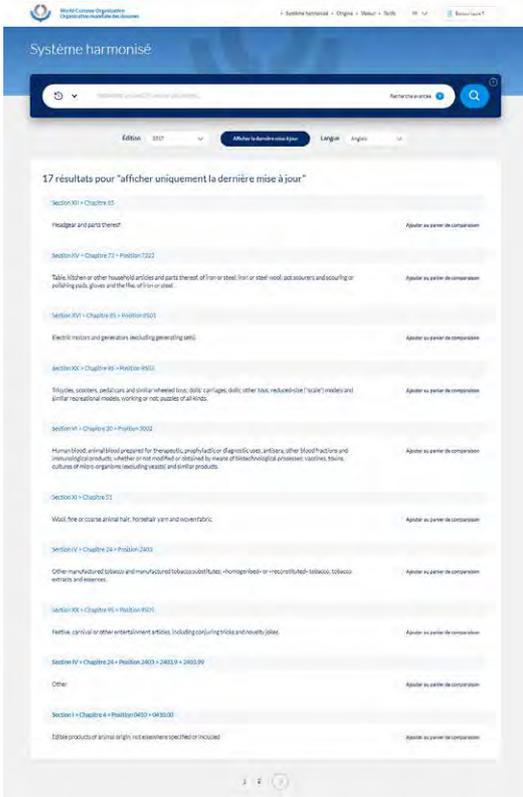
Dossiers

Commentaires

Étiquettes

Règles d'origine préférentielle

- Plus de 350 Accords de libre-échange (ALE) avec leurs annexes et des échantillons de leurs certificats d'origine*
- Possibilité de rechercher si un produit est couvert par un ALE en saisissant le code SH ou un mot-clé associé ainsi qu'une origine et une destination*
- Un outil de recherche par code SH ou description du produit pour rechercher la règle spécifique au produit *
- Un outil de comparaison permettant à l'utilisateur de visualiser, côte à côte sur le même écran, deux ALE différents, y compris les règles d'origine spécifiques aux produits*



Valeur

- Les textes de l'Accord de l'OMC sur l'évaluation
- Les décisions prises par le Comité de l'Évaluation en Douane de l'OMC*
- Les instruments développés par le Comité technique de l'OMD sur la valeur en douane *
- Un outil de recherche*
- L'index alphabétique et un index de sujets*

Abonnement

Les fonctionnalités suivies d'un astérisque* sont réservées aux abonnés. Lors du choix de votre abonnement, vous pouvez opter pour un compte multi-utilisateurs. Il permet à plusieurs individus d'accéder à la plateforme en même temps, de discuter et de partager des commentaires, des tags et des dossiers.

Bientôt disponibles

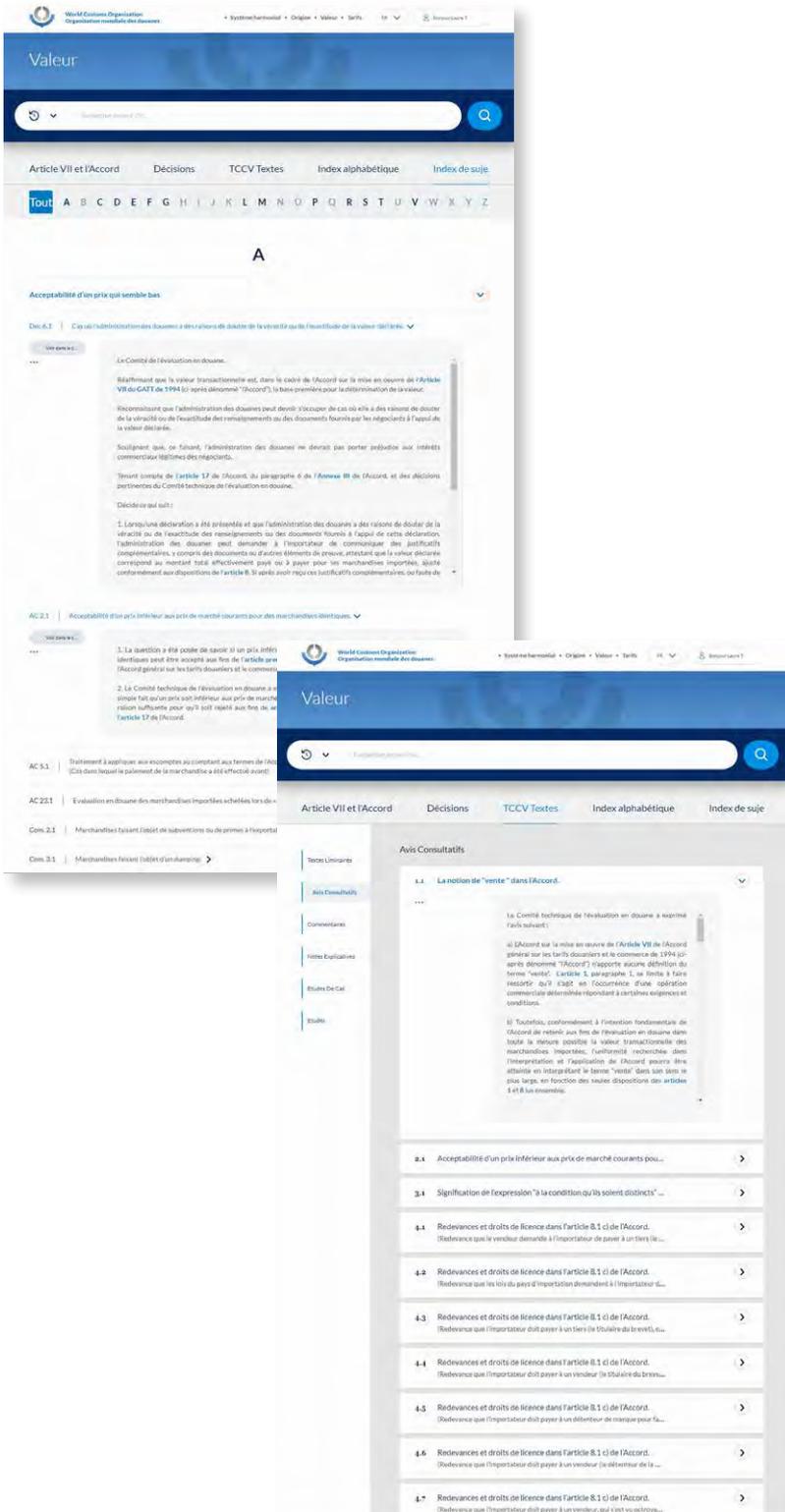
Inscrivez-vous à la newsletter pour rester informé des nouvelles fonctionnalités qui vont être ajoutées à la plateforme. Nous publierons prochainement les Notes explicatives et Avis de classement du SH 2022. Nous allons également présenter de manière conviviale d'autres instruments de l'OMD, tels que la Convention de Kyoto révisée.

Licences et solution d'interface de programmation d'applications (API)

Les organisations et entreprises souhaitant intégrer les fonctionnalités offertes par WCO Trade Tools dans leurs applications et services en ligne peuvent le faire grâce à notre solution API ou nos options de licence. Il est possible, par exemple, que vous disposiez déjà d'une application de calcul des droits de douane et que vous souhaitiez proposer à vos clients un moteur de recherche pour s'orienter dans le SH (solution API) ou leur donner accès aux Notes légales, Notes explicatives ou Avis de classement (API et options de licence). En connectant vos services à notre plateforme, vous vous simplifierez le travail.

En savoir +

publications@wcoomd.org
<https://www.wcotradetools.org>



BILLIONS OF SHIPMENTS. NO SHIPMENT GOES UNVETTED.

Publican is a digital shipment inspection system, allowing Customs agencies to increase tax collection, assure the safety and security of goods entering the country and streamline operational performance.



**REVENUE
RISK**

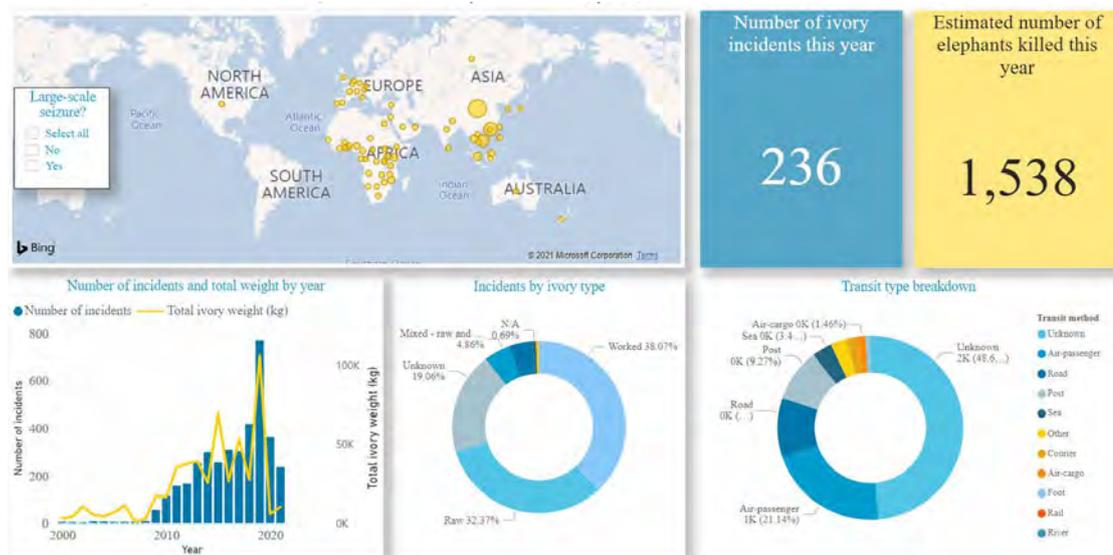
**SAFETY
RISK**



**SECURITY
RISK**



L'EIA lance le *Global Environmental Crime Tracker* au service de la lutte contre les délits environnementaux



La *Environmental Investigation Agency* (EIA), organisation non gouvernementale qui se consacre à la lutte contre la criminalité environnementale, a mis au point la première plateforme en ligne du domaine public collationnant les données des saisies, des arrestations et des dossiers judiciaires afin de rendre compte des dynamiques du commerce illicite d'espèces sauvages. Ces données proviennent de sources d'informations disponibles au public, notamment de rapports gouvernementaux, de communiqués de presse des services répressifs et de documents publiés par des ONG et instituts de recherche. Les informations diffusées par les médias dans différentes langues ainsi que celles fournies par des ONG partenaires sont également utilisées afin de mieux appréhender les activités délictueuses en Asie, en Afrique et en Europe. Compte tenu de la nature des marchés criminels, des disparités dans la manière dont les différents acteurs font rapport et des limites d'accès aux renseignements détenus par les services répressifs, la plateforme ne fournit pas un jeu de données exhaustif et ne

représente probablement qu'une toute petite partie des activités qui ont concrètement cours au niveau mondial.

Appelé *Tracker* en anglais (ce qui donne « pisteur » en français), elle offre des tableaux de bord et des cartes présentant les zones à risque en matière de trafic et les itinéraires de transport, ainsi que les liens entre les réseaux criminels et les principaux individus impliqués. Le *Tracker* peut dès lors être utile aux autorités douanières et au secteur du transport. L'EIA a préparé une vidéo de démonstration qui explique comment l'outil fonctionne et une formation personnalisée sur la façon de l'utiliser est également disponible sur demande auprès de l'organisation.

En savoir +

Rachel Mackenna
rachelmackenna@eia-international.org
<https://eia-international.org/global-environmental-crime-tracker>

L'OIE appelle les douaniers à la vigilance face à la peste porcine africaine

Par l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE)

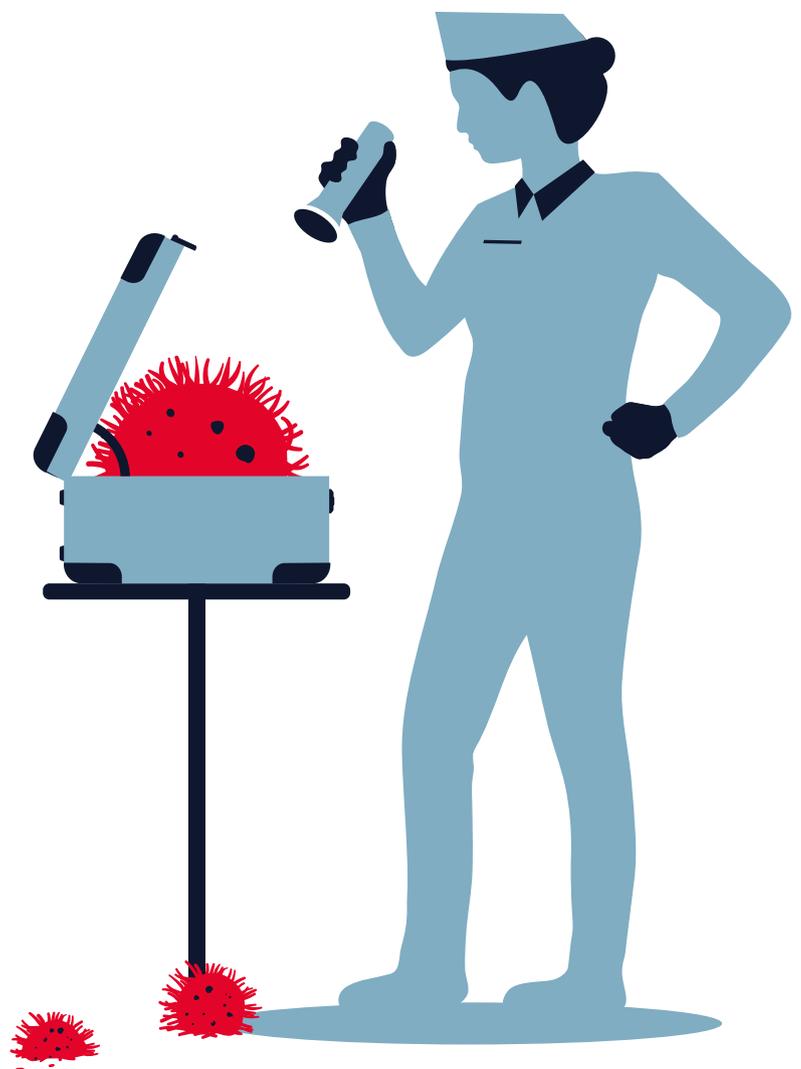
Plusieurs pays dans le monde subissent les effets dévastateurs de la peste porcine africaine (PPA), une maladie virale mortelle qui touche les porcs. Le virus, qui n'est pas dangereux pour l'être humain, peut être véhiculé d'un pays à l'autre par les personnes transportant des porcs ou des produits porcins infectés, et même des vêtements contaminés. En mettant en place des contrôles efficaces, les douaniers peuvent jouer un rôle essentiel contre la propagation de la maladie. Ce faisant, ils préservent non seulement la santé animale mais aussi la sécurité alimentaire et l'industrie porcine dans son ensemble.

La peste porcine africaine (PPA)

La PPA est une maladie hautement contagieuse qui affecte les porcs domestiques et sauvages. Le taux de mortalité peut atteindre jusqu'à 100%. Cette maladie est véhiculée principalement par les humains puisque le virus peut survivre sur les vêtements, les chaussures, les roues et d'autres matières. Elle peut traverser les frontières si les mesures adéquates ne sont pas mises en place. Il n'existe à l'heure actuelle aucun vaccin agréé contre la PPA. La prévention dans les pays qui ne sont pas touchés par la maladie dépend de la mise en place de contrôles à l'importation afin d'empêcher l'entrée de porcs vivants infectés et de leurs produits dérivés, et du déploiement d'une campagne d'information efficace afin d'informer les voyageurs des actions et comportements à éviter.

Pourquoi est-ce si important d'endiguer la propagation de cette maladie ?

La récente flambée de PPA partout dans le monde a signifié des pertes énormes dans les populations porcines, avec des conséquences socioéconomiques désastreuses. Cette maladie ne représente pas un danger pour la santé humaine mais pose une grave menace pour la santé et le bien-être des porcs, et, par conséquent, pour les systèmes de production de la filière porcine.



Compte tenu du fait que le porc représente une source essentielle de protéine animale pour une part croissante de la population humaine, la PPA non seulement porte atteinte aux moyens de subsistance des producteurs de porc mais menace aussi la sécurité alimentaire à l'échelle mondiale.

Pourquoi la PPA est un enjeu aujourd'hui ?

Compte tenu de son mode de transmission, la maladie s'est répandue de manière inexorable et touche plus de 50 pays d'Afrique, d'Europe et d'Asie depuis 2018. Rien qu'en Asie, on estime à plus de 6 millions le nombre de bêtes perdues suite à l'introduction de la maladie dans la région. Plus récemment, et pour la première fois en près de 40 ans, la PPA a atteint les Amériques. En effet, en juillet 2021, la République dominicaine rapportait la présence d'un cas.

Après avoir lancé une alerte officielle à travers son système d'information WAHIS, l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), avec le soutien de l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), a mobilisé ses réseaux d'experts afin d'apporter un soutien aux autres pays de la région des Amériques. Les experts de l'OIE et de la FAO ont appelé les pays à renforcer, entre autres, leurs contrôles aux frontières dans le but d'atténuer le risque de propagation de la maladie.

Ce que les douaniers peuvent faire

En faisant preuve d'une vigilance accrue, les douaniers peuvent contribuer à empêcher que cette maladie ne traverse les frontières. S'ils constatent la présence du moindre produit d'origine animale suspect, ils doivent immédiatement contacter les services vétérinaires

de leur pays. Il est important qu'ils soient au courant des pays qui sont touchés par la maladie. Ces informations se trouvent sur le système WAHIS de l'OIE qui est la source principale de données sur la santé animale.

Il est également essentiel que toutes les personnes qui se sont trouvées à proximité d'une source directe ou indirecte de transmission de la PPA soient conscientes des effets de leurs actions. Dans ce cas, une communication efficace sur les risques devient un axe fondamental de la lutte contre la maladie. Dans le cadre de la campagne « La peste porcine africaine tue les porcs », l'OIE a conçu des outils de communication pour les voyageurs, ainsi qu'un guide de campagne qui montre comment utiliser ces outils aux points d'entrée aériens, maritimes ou terrestres qu'empruntent les passagers, et notamment aux points de contrôle douaniers. Tous les outils sont disponibles en anglais, en français, en espagnol, en mandarin et en russe. En les diffusant, les douaniers contribuent à la campagne de sensibilisation autour de la maladie.

La coopération entre les différents acteurs est de la plus haute importance pour enrayer la propagation de la PPA. L'OIE aimerait exprimer ses sincères remerciements à l'Organisation mondiale des douanes et à ses Membres pour leur soutien dans la lutte contre la PPA et pour leur engagement en faveur de la protection de la santé animale et des moyens de subsistance de certaines des populations les plus vulnérables de la planète face à cette terrible maladie.

En savoir +

<https://wahis.oie.int>

<https://trello.com/b/GloiZoik/african-swine-fever-oie>

S'ils constatent la présence du moindre produit d'origine animale suspect, les douaniers doivent immédiatement contacter les services vétérinaires de leur pays.

Rapiscan[®]
systems

AS&E[®]

Part of the OSI Systems family of security companies

CARGO SCANNING & SOLUTIONS

TO COMBAT TRADE FRAUD, SMUGGLING, & TERRORISM

Secure your port of entry and enhance operational efficiencies. Our industry-leading cargo inspection technology helps to uncover threats and contraband while our data integration platform collects and combines information from your operation to automate processes, control workflows, and deliver actionable intelligence. With decades of experience in cargo scanning and solutions, we can define and deliver the ideal screening program for your mission.



EAGLE[®]
rapiscan-ase.com

E-commerce

Comment la douane répond au défi



Le moment est venu de passer à l'acte

Par Kunio Mikuriya, Secrétaire général de l'OMD

Dans de nombreux pays, les statistiques indiquent une forte croissance des ventes en ligne et une hausse marquée des parts de marché du commerce en ligne par rapport au commerce de détail depuis le début de la pandémie. Dans son rapport *COVID-19 and e-commerce: a global review*, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement signale qu'en Amérique latine, par exemple, la place de marché en ligne *Mercado Libre* a vendu deux fois plus d'articles par jour durant le deuxième trimestre de 2020 que durant la même période l'année précédente. Elle rapporte également que la plateforme de commerce électronique africaine *Jumia* a fait état d'une hausse de 50 % de ses transactions durant les six premiers mois de 2020.

Les trois membres de la *Global Express Association* (DHL, FedEx et UPS) ont également enregistré une augmentation massive du volume des envois non documentaires qu'ils transportent. Durant la première vague de la pandémie, de février à juin 2020, ce volume s'est accru de 50 %. Cette augmentation était en partie due aux équipements médicaux (équipements de protection individuelle, masques, etc.) mais le gros des envois portait sur d'autres types d'articles.

Les consommateurs se sont tournés vers les achats en ligne, pour la première fois pour plusieurs millions d'entre eux, parce qu'ils ne pouvaient plus se rendre au magasin du coin. Certains observateurs estiment que bon nombre d'acheteurs retourneront dans les boutiques et les établissements de vente une fois qu'ils rouvriront, mais que beaucoup continueront d'acheter en ligne. En d'autres termes, les volumes des envois de marchandises achetées en ligne se maintiendront à un niveau élevé durant la reprise suivant la pandémie.

Il est plus difficile de trouver des données sur les ventes en ligne internationales mais les volumes semblent augmenter là aussi. Lorsque la flambée de COVID-19 s'est transformée en pandémie au début de l'année 2020, l'incertitude initiale et les perturbations intervenues dans les transports ont

causé un fléchissement des ventes internationales en ligne mais, selon le fournisseur de solutions pour le commerce électronique transfrontalier *eShopWorld*, ces ventes ont connu un rebond en avril 2020 et n'ont cessé d'augmenter tout au long de l'année 2020 pour arriver à des sommets jamais atteints auparavant.

Il a d'ailleurs été souligné que le fait de faciliter le commerce électronique transfrontalier pourrait contribuer à la relance, à condition que l'accent soit mis sur le besoin de s'assurer que les plus petits commerçants puissent accéder aux opportunités d'exportation qu'il offre.

De nombreux pays ont établi des seuils en-deçà desquels aucun droit ni aucune taxe ne sont dus et en-deçà desquels seul un jeu de renseignements minimal est exigé pour les envois entrant sur leur territoire. Si la valeur du seuil varie énormément d'un pays à l'autre, dans la plupart l'explosion des ventes de produits matériels en ligne se traduit par un nombre croissant d'envois « de petite valeur » qui traversent les frontières. Il est essentiel de contrôler ce flux particulier de marchandises afin d'empêcher le mouvement des produits interdits ou faisant l'objet de restrictions et de détecter les envois qui ont été fractionnés et/ou sous-évalués pour éviter de payer des droits et taxes. Cependant cette tâche présente plusieurs défis.

Le problème est de trouver la manière de gérer ce flux de marchandises, où le facteur temps est déterminant, sans pour autant mettre à rude épreuve les capacités des organes de contrôle et 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.

Normes et matériel d'orientation de l'OMD

Afin de relever le défi, les Membres de l'OMD ont travaillé, par le biais d'un groupe de travail pluripartite sur le commerce électronique (le

GT-CE)¹, à l'élaboration de normes internationales et de matériel d'orientation qui ont été rassemblés dans un Dossier sur le commerce électronique.

Ce dernier comprend un Cadre de normes sur le commerce électronique transfrontalier ainsi que de nombreux outils pour étayer sa mise en œuvre.

Le Cadre prévoit 15 normes mondiales de base mettant principalement l'accent sur l'échange de données électroniques préalables pour une gestion efficace des risques. Le Cadre encourage également le recours aux programme d'opérateur économique agréé (OEA), aux dispositifs d'inspection non intrusive (INI), à l'analyse des données et à d'autres technologies de pointe à l'appui d'un commerce électronique transfrontalier sûr, sécurisé et durable.

Le moment est venu de passer à l'acte et de mettre en œuvre le Cadre. À ce titre, un vaste plan d'action de renforcement des capacités a récemment été ajouté au Dossier dans le but de guider les activités du Secrétariat de l'OMD dans les prochains mois. En outre des indicateurs clés de performance (KPI) ont été développés afin de permettre de suivre la mise en œuvre des normes de l'OMD et de déterminer les besoins en matière de renforcement des capacités.

En janvier 2021, le Secrétariat a commencé à organiser des ateliers régionaux pour s'assurer que les Membres de l'OMD se familiarisent davantage avec le contenu du Dossier. Ces ateliers ont compté sur la présence de représentants de l'Union postale universelle (UPU), de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), de la *Global Express Association* (GEA) et d'interlocuteurs du commerce électronique.

Dans une prochaine étape, en 2022, des ateliers nationaux seront prévus pour les administrations qui auront notifié leur intention de mettre en œuvre le Cadre sur le commerce électronique, qui auront mené une évaluation en utilisant les KPI de l'OMD et qui auront introduit une demande officielle auprès du Secrétariat. Le Secrétariat a déjà accrédité 11 conseillers techniques et opérationnels sur le commerce électronique afin de lui permettre de donner une suite favorable aux demandes d'assistance dans ce domaine.

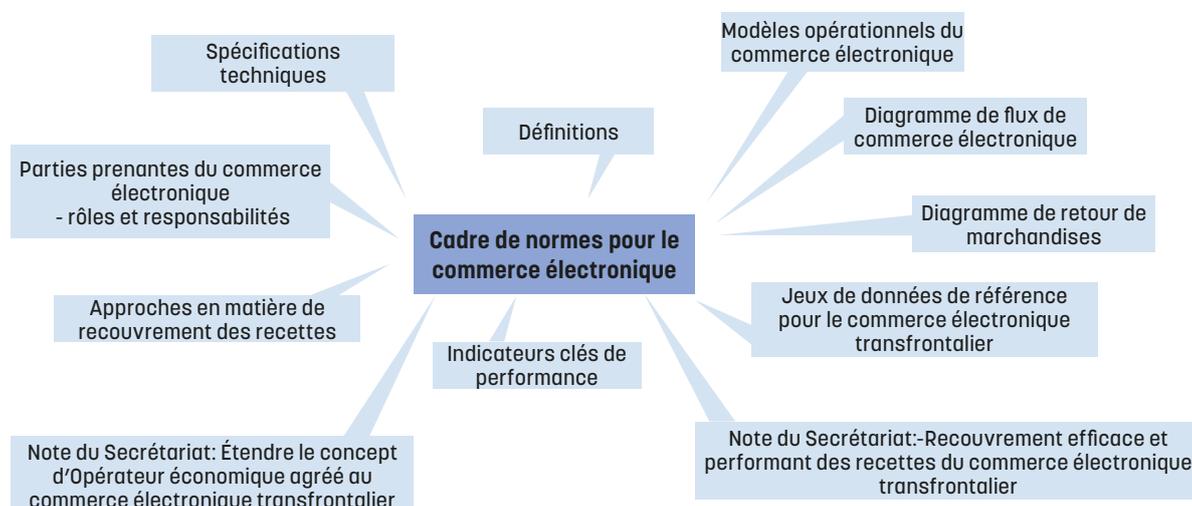
Principaux défis et thèmes abordés

Les ateliers régionaux ont été l'occasion de déterminer les domaines présentant des défis spécifiques. Parmi ceux-ci, citons la collecte de renseignements électroniques préalables sur les colis relevant du commerce électronique, l'amélioration de la conformité et de la qualité des données, la simplification des procédures de paiement des droits et taxes qui sont souvent trop complexes, et le renforcement des capacités d'analyse des risques. Les thèmes débattus ont notamment couvert l'élargissement de la notion d'opérateur économique agréé (OEA) pour y inclure les parties prenantes du commerce électronique, l'utilisation des technologies de pointe, et, enfin, la coopération avec les intervenants du commerce électronique que sont les places de marché, les centres de traitement des commandes, les zones franches ou encore les entrepôts francs.

Relever le défi ensemble entre pouvoirs publics et entreprises

Dans la lignée des ateliers régionaux, le Secrétariat a organisé, les 28 et 29 juin 2021, sa deuxième Conférence mondiale sur le commerce électronique transfrontalier, avec le soutien financier du Fonds de coopération douanière du Japon. Certains des intervenants ont souligné le dynamisme et la grande diversité observés dans différents pays au niveau des

Graphique 1 - Éléments du Dossier sur le commerce électronique transfrontalier



1 Le Groupe de travail était composé de représentants des pouvoirs publics, du secteur privé, d'organisations internationales, de parties prenantes du commerce électronique et d'instituts universitaires et de recherche.



En 2022, des ateliers nationaux seront prévus pour les administrations qui auront notifié leur intention de mettre en oeuvre le Cadre sur le commerce électronique.

approches, de la législation et des capacités. Par exemple, la capacité à analyser les données à des fins d'évaluation des risques varie énormément entre les agences nationales et entre les pays. Par ailleurs, si la technologie sous-jacente permettant l'échange de données est similaire sur le plan de sa logique fondamentale, les exigences réglementaires diffèrent grandement d'une administration à une autre.

L'un des objectifs des ateliers et des conférences est de permettre aux douanes de partager leurs procédures et leurs régimes, ainsi que de mieux comprendre l'écosystème du commerce électronique et ses modèles d'entreprise. Il existe déjà d'autres forums au niveau national et de plus en plus d'administrations des douanes créent des groupes de travail avec les acteurs du commerce électronique tandis qu'elles revoient leurs cadres légaux et opérationnels. À plus haut niveau, les entreprises ont commencé à établir leur propre cadre de coopération avec certains gouvernements afin d'étudier de nouvelles politiques et règles à l'appui du commerce.

Contenus de notre Dossier spécial

Dans le cadre du dossier spécial de la présente édition, nous avons invité plusieurs administrations à partager les initiatives qu'elles entreprennent pour améliorer leur capacité de contrôle de la conformité des envois « de faible valeur ».

Nous commençons par un article de la Douane argentine qui explique comment elle est en train de revoir son cadre juridique, politique et opérationnel pour s'assurer qu'il soit aligné sur le Cadre de l'OMD sur le commerce électronique et sur les autres documents d'orientation de notre Organisation. L'article ne décrit pas les procédures en place pour gérer les flux de marchandises générés par les ventes en ligne en Argentine – les

lecteurs intéressés pourront consulter, à ce sujet, la contribution de la Douane argentine dans le *Recueil d'études de cas sur le commerce électronique de l'OMD*. L'article se focalise plutôt sur les différentes étapes du processus de révision.

Vient ensuite un article du Service de la douane et de la protection des frontières (CBP) des États-Unis concernant deux programmes de test que la CBP a récemment menés. Le premier vise à déterminer s'il est possible d'obtenir certaines données préalables concernant les envois potentiellement éligibles pour une mainlevée dans le cadre de son régime d'entrée *de minimis*, et le second a pour but d'essayer une nouvelle procédure d'entrée pour ces envois.

Suit le Service de la douane de Corée (KCS) qui explique comment il utilise trois types de technologies pour améliorer ses capacités de ciblage, à savoir les chaînes de blocs, l'intelligence artificielle et le *big data*. Le KCS partage aussi les enseignements les plus intéressants qu'il tire de son expérience, soulignant notamment que les projets axés sur la technologie ne sont couronnés de succès que s'ils se donnent pour but de trouver des solutions aux problèmes concrets des agents de terrain et que le travail d'équipe entre les experts en TIC et les spécialistes de la douane est absolument essentiel.

Le dernier article est écrit par la Douane du Pérou. Elle y présente le nouveau régime de dédouanement pour les envois exprès, ainsi que la plateforme web et l'application mobile qu'elle a mises au point pour permettre aux importateurs de suivre leurs envois et d'acquitter les droits et taxes auprès d'institutions bancaires agréées. Le processus a non seulement permis à l'Administration d'améliorer ses procédures de gestion des risques mais aussi de réduire de manière significative le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises.

Même si la situation de chaque pays est unique, je crois qu'il est important de s'assurer que les expériences soient partagées et les initiatives expliquées. De plus en plus d'administrations des douanes cherchent à revoir ou à améliorer leurs cadres légaux et opérationnels dans la lignée des normes et des outils d'orientation de l'OMD. Je les encourage chaleureusement à nous contacter si elles souhaitent partager leurs efforts et leurs réalisations.

Revoir le processus de dédouanement du commerce électronique: l'expérience de l'Argentine

Par les membres du Groupe de travail interne sur le commerce électronique de la Douane argentine



L'OMD définit le commerce électronique transfrontalier comme « l'ensemble des transactions qui sont effectuées par voie numérique moyennant un réseau informatique (par exemple, par Internet) et qui entraînent des mouvements physiques de marchandises soumis à des formalités en douane »¹. À l'instar de nombreux pays, lorsqu'elle parle d'envois de commerce électronique transfrontalier, la Douane argentine se réfère aux envois qui sont acheminés par des opérateurs postaux et des services de courrier exprès.

Nous ne décrivons pas dans le présent article les procédures en place aux fins du traitement de ces flux spécifiques de marchandises. Les lecteurs qui veulent en savoir plus à ce sujet pourront consulter le *Recueil d'études de cas de l'OMD sur le commerce électronique*². Nous expliquerons à la place comment l'Administration est en train de revoir son cadre légal, politique et opérationnel dans la lignée du *Cadre de normes de l'OMD sur le commerce électronique transfrontalier* et d'autres documents d'orientation de l'Organisation.

Groupes de travail

Juste après l'adoption du Cadre de l'OMD en juin 2018, la Douane argentine a créé un groupe de travail interne à qui a été confiée la tâche d'entreprendre un diagnostic sur le commerce électronique transfrontalier. Le groupe a réuni 12 fonctionnaires des douanes qui occupaient des postes de chargés de la coordination de projet, de la refonte des procédures, de questions techniques et opérationnelles et des relations institutionnelles. Tous étaient parfaitement au courant

des discussions qui avaient lieu au sein du Groupe de travail de l'OMD sur le commerce électronique transfrontalier depuis 2016 ou encore au sein du Comité technique permanent. Certains avaient aussi contribué aux efforts de renforcement des capacités du Secrétariat de l'OMD dans le domaine du commerce électronique en participant, entre autres, aux Conférences mondiales de l'OMD et aux ateliers régionaux et nationaux sur le commerce électronique transfrontalier.

Les membres du groupe de travail interne se sont réunis régulièrement (en virtuel) avec divers départements afin d'aborder des questions aussi variées que les renseignements préalables, la gestion des risques, le recouvrement des recettes et la sécurité. En juillet 2021, ils publiaient un rapport de diagnostic ainsi qu'une liste de recommandations assortie d'une feuille de route aux fins de leur mise en œuvre.

Diagnostic

Le diagnostic passe en revue toutes les normes du Cadre de l'OMD. Une liste de questions avait été établie pour chacune d'elles, dans le but de clarifier les procédures existantes ainsi que les pratiques les concernant.

Le diagnostic a montré qu'il était nécessaire d'élaborer des réglementations spécifiques, à l'importation et à l'exportation, qui soient adaptées aux divers modèles d'entreprise du commerce électronique en place. À cette fin, le rapport a recommandé de créer quatre groupes de travail (GT), dans le but d'examiner les thématiques suivantes :

1 Outils étayant la mise en œuvre du Cadre, Définitions, <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/ecommerce.aspx>.
2 <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/ecommerce.aspx>

- les renseignements électroniques préalables et la gestion des risques (GT1),
- la facilitation des échanges et le contrôle (GT2),
- le recouvrement des recettes (GT3),
- la sécurité (GT4).

L'un des membres du groupe de travail interne, María Florencia Róvere, avait participé au programme de bourses de l'OMD, de mai à juin 2021, et le travail de recherche qu'elle avait mené sous la supervision d'un expert du Secrétariat de l'OMD avait porté sur le commerce électronique transfrontalier. La Douane argentine a ainsi pu incorporer une série de recommandations formulées ensemble avec l'OMD, parmi lesquelles figure une liste des données qui pourraient être exigées et qui tient compte des *Éléments de données de référence de l'OMD pour le commerce électronique transfrontalier* (voir tableau 1).

Mise en œuvre de la feuille de route

Une réunion a été organisée avec des points de contact au sein de chaque sous-direction générale de la Douane. Les participants ont passé en revue les conclusions du diagnostic et la feuille de route et se sont mis d'accord sur la voie à suivre concernant les priorités et les méthodes de travail. Chaque point de contact a convenu de prendre part aux quatre groupes de travail et d'y envoyer des représentants de leur sous-direction générale respective le cas échéant. Un rapport faisant l'inventaire des mesures à prendre a ensuite été soumis à la Directrice générale des douanes, qui a donné son feu vert au lancement des travaux pour la mise en place des modalités convenues.

À la mi-août 2021, les groupes de travail se sont réunis en mode virtuel. Ils ont élaboré un plan de travail avec des indicateurs de performance et des échéances, sur la base du rapport de diagnostic initial.

Les membres du GT1 sur les renseignements électroniques préalables et la gestion des risques ont commencé leurs travaux en réalisant un inventaire des parties prenantes de la chaîne du commerce électronique, avant de se pencher dans un deuxième temps sur l'harmonisation des données exigées dans le cadre du processus de dédouanement actuel, sur l'alignement des jeux de données sur le Modèle de données de l'OMD et sur l'utilisation des données préalables, notamment sur leur utilité et leur pertinence.

Les membres du GT2 sur la facilitation des échanges et le contrôle ont travaillé sur la clarification des procédures concernant les renvois et retours de marchandises, sur une cartographie des fonctionnalités du système de déclaration en douane de l'UPU et sur la transcription des procédés sous forme de graphiques.

Les membres du GT3 sur le recouvrement des recettes se sont penchés sur les problèmes associés aux paiements, analysant les plaintes ou encore les demandes d'assistance concernant, par exemple, la procédure de retour ou les méthodes de paiement. Ils ont également commencé à examiner les divers modèles de recouvrement.

Enfin, les membres du GT4 sur la sécurité se sont attachés à clarifier la situation concernant les marchandises soumises à des prohibitions ou à des restrictions et à déterminer les manières de réduire les problèmes associés à ce type de produits. Ils ont également analysé les possibilités de travailler en liaison avec les forces de sécurité pour l'échange de renseignements dans le cadre des enquêtes.

Dans la lignée de la norme 11 du Cadre de normes de l'OMD qui porte sur les partenariats public-privé, tous les groupes ont convenu d'organiser des tables rondes de travail ouvertes aux représentants du secteur privé afin de permettre à ces derniers de rester informés de l'avancée des travaux de l'Administration et de donner leur avis. L'Administration est en train de procéder à un état des lieux des parties prenantes et à un exercice de cartographie afin de s'assurer que le processus reste participatif. Dans une phase ultérieure, l'Administration a l'intention d'inviter d'autres organismes gouvernementaux à participer aux groupes de travail. Enfin, les groupes entendent demander une assistance technique à l'OMD une fois que la mise en œuvre du plan de travail en sera à un stade plus avancé.

Conclusion

L'examen des politiques et procédures relatives au commerce électronique constitue une tâche ambitieuse, mais la Douane argentine croit fermement que la nouvelle approche de collaboration qu'elle a mise en place lui permettra d'achever ses travaux avec succès.

En savoir +

dgacet@afip.gob.ar

Dans la lignée de la norme 11 du Cadre de normes de l'OMD qui porte sur les partenariats public-privé, tous les groupes ont convenu d'organiser des tables rondes de travail ouvertes aux représentants du secteur privé afin de permettre à ces derniers de rester informés de l'avancée des travaux de l'Administration et de donner leur avis.

Tableau 1 – Analyse des éléments de données qui pourraient être saisis pour améliorer la gestion des risques (les numéros renvoient aux *Éléments de données de référence de l'OMD pour le commerce électronique transfrontalier*)

Éléments de données	Description	Situation actuelle	
		Opérateur postal	Service de messagerie
Renseignements relatifs à la plateforme de commerce électronique ou à la place de marché			
[Plateforme] - Nom - 25	Nom de la plateforme où la vente associée aux marchandises contenues dans un envoi a été effectuée	Non	Non
[Plateforme] - Numéro de commande - 31	Numéro unique de commande de la plateforme commerciale/ de la place de marché	Non	Non
[Plateforme] - Pays	Pays où est située la société associée à la plateforme sur laquelle la transaction commerciale a été effectuée	Non	Non
[Plateforme] - Site web de la plateforme commerciale/de la place de marché - 26	Site web de la plateforme sur laquelle la transaction commerciale a été effectuée	Non	Non
[Plateforme] - Prix au détail dans le pays exportateur et Prix répertorié sur la place de marché - 41	Valeur commerciale réelle des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
Renseignements concernant le paiement			
[Achat] - Méthode de paiement pour le transport - 39	Méthode de paiement pour le transport, codée	Non	Non
[Achat] - Numéro de carte de crédit (4 derniers chiffres)	Les 4 derniers chiffres de la carte de crédit avec laquelle l'achat de marchandises contenues dans un envoi a été effectué sur une plateforme de commerce électronique	Non	Non
Renseignements concernant l'acheteur			
[Acheteur] - Identifiant - 6	Identifiant fiscal (CUIT pour l'Argentine) ou autre identification similaire de la partie à laquelle les marchandises sont vendues	Non	Non
[Acheteur] - Nom et adresse - 4	Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont vendues	Non	Non
[Acheteur] - Téléphone et courriel - 5	Téléphone et courriel de l'acheteur des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
Renseignements concernant l'expéditeur			
[Expéditeur] - Adresse de l'expéditeur - 8	Adresse de l'expéditeur	Oui	Oui
[Expéditeur] - Lieu de provenance - 10	Nom du lieu dans le pays d'où les marchandises ont initialement été expédiées vers le pays d'importation	Non	Non
[Expéditeur] - Nom - 7	Nom de l'expéditeur	Oui	Oui
[Expéditeur] - Pays - 11	Pays de l'expéditeur (point de départ)	Non	Non
[Expéditeur] - Téléphone et Courriel - 9	Téléphone et courriel de l'expéditeur	Non	Non
Renseignements concernant le vendeur			
[Vendeur] - Identifiant - 2	Identifiant fiscal (CUIT pour l'Argentine) ou autre identification similaire de la partie qui vend des marchandises à un acheteur	Non	Non
[Vendeur] - Nom et adresse du vendeur - 1	Nom [et adresse] d'une partie qui vend les marchandises à un acheteur	Non	Non
Renseignements concernant le destinataire			
[Destinataire] - Livraison finale à une partie (nom/adresse) - 15	Nom et adresse de la partie qui a reçu l'envoi	Non	Non
[Destinataire] - Adresse - 13	Données relatives à l'adresse du destinataire	Oui	Oui
[Destinataire] - Nom - 12	Nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées	Oui	Oui
[Destinataire] - Téléphone et courriel - 14	Téléphone et courriel du destinataire	Non	Non
Renseignements concernant l'expédition			
[envoi] - Nombre de colis - 16	Nombre d'articles contenus dans un envoi	Oui	Oui

Éléments de données	Description	Situation actuelle	
		Opérateur postal	Service de messagerie
[envoi] - Description détaillée	Description détaillée (telle que figurant sur les portails de commerce électronique) des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
[envoi] - Documents supplémentaires - 45	Type de documents supplémentaires associés à un envoi, codé	Non	Non
[envoi] - Numéro de référence du document supplémentaire - 44	Identification du document	Non	Non
[envoi] - Scannage - 24	Image(s) correspondante(s) aux contrôles éventuels par scanner des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
[envoi] - Numéro de facture - 46	Identifiant de(s) la facture(s) correspondant à la vente des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
[envoi] - Date de la déclaration - 49	Date correspondant à la déclaration d'un envoi	Oui	Oui
[envoi] - Identifiant de la déclaration - 48	Identification correspondant à la déclaration pour un envoi	Oui	Oui
[envoi] - Image - 22	Images correspondant ou associées aux marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
[envoi] - Marchandises - 21	Description et quantités des marchandises contenues dans un envoi	Oui	Oui
[Envoi] - Poids brut - 18	Poids brut des marchandises contenues dans un envoi expédié, avec emballages	Oui	Oui
[Envoi] - Poids du produit - 19	Poids net des marchandises contenues dans un envoi expédié	Non	Non
[envoi] - Port, terminal, ou point de passage frontalier par lequel il arrive - 34	Douane ou point de passage frontalier par lequel un envoi entre ou sort	Oui	Oui
[envoi] - Repérage - 32	Identification unique d'un envoi	Oui	Oui
[envoi] - URL d'achat - 23	URL/liens associés à l'achat des marchandises contenues dans un envoi	Non	Non
[envoi] - Valeur en douane - 40	Valeur en douane des marchandises contenues dans un envoi	Oui	Oui
[envoi] - Itinéraire	Itinéraire d'entrée ou de sortie d'un envoi	Oui	Oui
[envoi] - Classement - 43	Classement tarifaire - ou type de classement adopté pour le régime en cause - des marchandises contenues dans un envoi	Oui - article	Oui
[envoi] - Frais de transport, d'assurance et autres - 42	Frais de transport, d'assurance et autres, associés à un envoi	Oui	Oui
Renseignements concernant le transport			
[Transporteur national] - Nom - 30	Nom du transporteur transportant un envoi dans le pays d'où il est exporté (dans les cas où la même tâche n'est pas menée par le même gestionnaire à l'exportation)	Non	Non
[Transporteur] - Nom - 28	Nom du transporteur qui a transporté un envoi	Oui	Oui
[Transporteur] - Pays - 29	Pays où le transporteur qui a transporté un envoi est situé	Oui	Oui
[Transporteur] - Déclencheur de l'envoi - 3	Déclencheur de l'envoi (Nom / adresse et numéro de téléphone)	Non	Non
(Transporteur) Méthode de paiement des charges de transport, codée - 20	Code spécifiant le mode de paiement des frais de transport (ID MD 098)	Non	Non

Dernières initiatives de la CBP pour renforcer ses capacités de contrôle du commerce électronique

Par le Service de la Douane et de la protection des frontières des États-Unis (CBP)

Le commerce électronique constitue un secteur en pleine croissance de l'économie des États-Unis. En 2019, il a représenté 10,7 % du total des ventes au détail, passant à 14 % en 2020¹. Rien que pour l'année 2020, les ventes de commerce électronique ont augmenté de plus de 40 % et ont atteint 791,8 milliards de dollars des États-Unis².

Gérer les flux transfrontaliers générés par ces ventes pose de nombreux défis. Bien que les envois de commerce électronique présentent les mêmes risques pour la santé, la sûreté et la sécurité économique que les envois conteneurisés, le Service de la Douane et de la protection des frontières des États-Unis (ci-après la CBP) ne dispose pas d'une vision globale de la chaîne logistique du commerce électronique, compte tenu de la nature complexe et dynamique de ce secteur d'activité. Le volume exorbitant de petits colis vient encore compliquer la tâche de la CBP en matière de détection et d'interception des paquets présentant un risque élevé. De plus, les données électroniques vagues et imprécises fournies par certaines entreprises constituent pour la CBP un obstacle majeur pour le ciblage des envois.

Afin de relever ces défis, la Division du commerce électronique de la CBP concentre ses efforts sur l'amélioration de la gestion des risques, en travaillant en étroite collaboration avec les opérateurs commerciaux. En 2019, la CBP a créé une *task force* sur le commerce électronique (ETF de son acronyme anglais) réunissant des représentants de tous les secteurs de cette industrie. L'objectif était de mieux déterminer la nature et l'origine des envois relevant de la Section 321 a) 2) C) du *Tariff Act* de 1930, amendée (ci-après la Section 321) qui autorise la CBP à accorder, au titre d'une exonération administrative, l'entrée en franchise de droits et taxes des envois de marchandises (autres que les cadeaux de bonne foi et que certains produits personnels et ménagers) qui sont importées par une seule personne en une seule journée et dont la juste valeur cumulée au détail dans le pays d'expédition ne dépasse pas 800 dollars des États-Unis. Cette exonération est également appelée « entrée de minimis ».

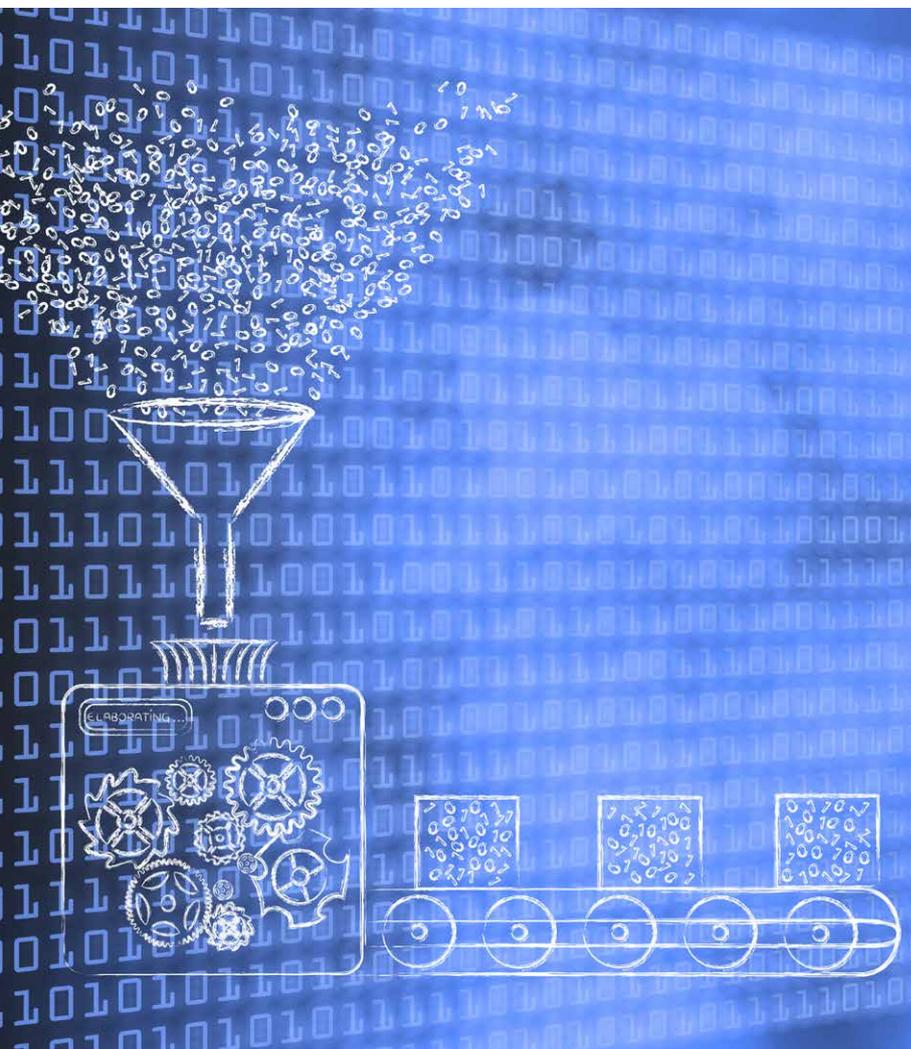
En coordination avec l'ETF, la CBP a cartographié les modèles d'entreprise spécifiques au commerce électronique et, après avoir fait l'inventaire des parties responsables de la vente et du mouvement des marchandises, elle a pu déterminer quelles sont les parties qui ont accès à des données supplémentaires et qui peuvent fournir ces données à la CBP afin de lui permettre de mieux évaluer les risques du commerce électronique. Cet effort visant à recevoir des données électroniques préalables pour cibler les envois à risque de manière plus efficace et opportune a été la pierre angulaire de deux programmes de test, baptisés programme pilote *Section 321 Data* et programme de test *Entry Type 86*, que la CBP a lancés respectivement en juillet et en septembre 2019. Forte du succès de ces deux programmes pilotes, la CBP est en train de formaliser les procédures établies, ce qui lui permettra de mieux lutter contre les pratiques illicites et de protéger les citoyens tout en leur permettant d'importer des marchandises en franchise de droits.

Pilote Section 321 Data et décision administrative

Le 23 juillet 2019, la CBP a rendu publique son intention de mener un projet pilote, sur une base volontaire, afin de recueillir des données préalables relatives aux envois potentiellement éligibles pour la mainlevée au titre de la Section 321. Des transporteurs, des sociétés de technologies, des fournisseurs de services logistiques et des partenaires moins traditionnels, tels que les places de marché en ligne, ont été invités à y participer. Il leur a été demandé de transmettre par voie électronique certains éléments de données concernant les envois sous le régime *de minimis* à la CBP, et ce avant leur arrivée. La CBP a ainsi accepté des informations au niveau de l'envoi provenant directement des places de marché en ligne et a pu les mettre en correspondance avec les renseignements reçus de la part des transporteurs traditionnels. La CBP a mené ce pilote pour deux raisons : tout d'abord, pour déterminer s'il est réalisable d'obtenir des données préalables de la part de différents types d'interlocuteurs ; ensuite, pour établir s'il est possible d'obtenir des données supplémentaires qui ne sont généralement pas exigées au titre de la réglementation actuelle mais qui seraient utiles pour détecter et cibler efficacement les envois à haut risque dans l'environnement du commerce électronique.

1 « 2019 E-Stats Report: Measuring the Electronic Economy », Bureau du recensement des États-Unis, 5 août 2021, <https://www.census.gov/newsroom/press-releases/2021/e-estats-report-electronic-economy.html>.

2 « Monthly Retail Trade », Bureau du recensement des États-Unis, <https://www.census.gov/retail/index.html>.



©AdobeStock

l'acheteur de la marchandise ne s'identifie pas auprès de la CBP, tout envoi en lien avec lui peut être soumis aux procédures d'entrée formelle ou informelle³ si la valeur cumulée dépasse la limite de 800 dollars, ou si la CBP estime qu'il est nécessaire de protéger les recettes de la Douane des États-Unis ou de préserver l'intérêt national.

La décision administrative de la Section 321 permet à la CBP de mieux détecter les évasions de droits et d'autres abus sanctionnés par la loi, et elle contribue à créer un environnement réglementaire plus prévisible pour le commerce. Les propriétaires ou acheteurs d'un envoi qui souhaitent être considérés comme « une personne » au titre de la Section 321 doivent fournir leur prénom et leur nom de famille ou le nom de leur entreprise. La décision donne par conséquent à la CBP accès à des informations importantes concernant les vendeurs étrangers qui lui permettent d'être mieux à même d'identifier les envois de produits de contrefaçon, de produits ne respectant pas les normes sanitaires et sécuritaires, et toute autre menace, et ce avant que les colis n'entrent sur le territoire des États-Unis.

Entry Type 86

En outre, le 28 juillet 2020, la CBP a pris une décision administrative qui octroie aux centres de traitement de commandes et aux entrepôts nationaux le statut « d'une personne » au titre de la Section 321, s'agissant des marchandises invendues importées aux États-Unis. En application de cette décision, les propriétaires ou vendeurs étrangers de marchandises invendues peuvent également bénéficier de ce statut, à condition qu'ils s'identifient auprès de la CBP et que la valeur totale des marchandises qu'ils importent en un jour ne dépasse pas les 800 dollars. Autrement dit, dans les cas où les marchandises n'ont pas été vendues à un consommateur au moment de l'importation, la CBP considère que le destinataire (qui est susceptible d'être le centre de traitement des commandes aux États-Unis ou encore l'entrepôt gardant les marchandises) est « une personne » répondant aux critères d'éligibilité de la Section 321. Le propriétaire ou l'acheteur des marchandises (qui est susceptible d'être le vendeur étranger) peut également être considéré comme « une personne », à condition qu'il s'identifie auprès de la CBP et que la valeur totale des marchandises qu'il importe en un jour ne dépasse pas 800 dollars. Si le propriétaire ou

Outre le pilote *Section 321 Data*, la CBP a également testé, en septembre 2019, une nouvelle procédure d'entrée pour les envois couverts par la Section 321, notamment ceux qui, étant soumis à des exigences en matière de données de la part d'autres organismes gouvernementaux partenaires, ne peuvent être dédouanés pour l'heure sous le régime *de minimis* de la Section 321. Connue sous le nom de *Entry Type 86*, la procédure permet aux agents en douane et aux auto-déclarants (un propriétaire ou un acheteur d'un envoi de faible valeur couvert par la Section 321) de déposer par voie électronique une entrée *de minimis* avec un jeu de données limité, par le biais de l'*Automated Broker Interface* (ou interface automatisée des agents en douane). La procédure couvre les envois pour lesquels d'autres organismes gouvernementaux partenaires posent des exigences en matière de données aux fins du dédouanement sans toutefois imposer de droits, de taxes et de charges. Les marchandises importées par voie postale et transportées par le *United States Postal Service* ont été exclues du test *Entry Type 86*. Ce nouveau type de déclaration vise à améliorer la sécurité et la sûreté en offrant à la CBP et aux autres agences gouvernementales

³ Les entrées informelles n'exigent pas le dépôt d'une caution en douane et sont liquidées au moment de la mainlevée.

partenaires une plus grande visibilité pour les envois de faible valeur.

Éléments de données électroniques préalables proposés

La CBP est actuellement en train de formaliser les procédures établies au titre du pilote *Section 321 Data* et du test *Entry Type 86*. Les nouveaux procédés, qui sont en passe d'être adoptés sur la base des résultats et des enseignements tirés des deux programmes pilotes, mettront fin à ces derniers par la même occasion.

La CBP propose que l'importateur des marchandises, ou son agent autorisé, soit tenu de lui soumettre les informations suivantes aux fins du dédouanement d'un envoi :

1. Identifiant unique pour la transmission de données
2. Nom de la place de marché et site Web ou numéro de téléphone
3. Nom et adresse de l'acheteur consommateur
4. Nom et adresse de l'expéditeur
5. Description du produit telle que publiée
6. Valeur
7. Pays d'origine
8. L'un des éléments suivants au moins doit être fourni :
 - Lien vers une liste de produits
 - Image du produit
 - Identifiant du produit
 - Image radiographique de l'envoi
9. Jeu de données de l'organisme gouvernemental partenaire (le cas échéant)
10. Numéro tarifaire du Système harmonisé à 10 chiffres

Avantages

En date du mois d'août 2021, la CBP avait reçu des données supplémentaires concernant 603 millions d'envois : 206 millions de transactions dans le cadre du pilote *Section 321 Data* et 397 millions pour le test *Entry Type 86*⁴. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2020, la CBP a reçu des données dans le cadre du pilote *Section 321 Data* sur près de 25 % de tous les envois de *minimis* qui n'avaient pas été envoyés par la poste. De même, les soumissions dans le cadre du test *Entry Type 86* ont couvert 50 % de tous les envois de *minimis* qui n'avaient pas été envoyés par courrier postal.

Les deux programmes pilotes ont abouti à des avantages opérationnels significatifs grâce au fait que les participants au pilote ont fourni des informations sur le vendeur, des illustrations du produit et d'autres détails concernant les transactions. Tout d'abord, les programmes ont permis de créer un environnement réglementaire plus prévisible et cohérent.

Ensuite, l'obtention d'éléments de données préalables a réduit de manière importante la charge de travail de la CBP, le dédouanement intervenant le jour même alors qu'auparavant il prenait six à huit jours. Par ailleurs, grâce aux informations préalables, le nombre de détentions a été réduit mais la sécurité a été améliorée avec notamment une atténuation des risques associés à l'importation de trousse de diagnostic, d'appareils médicaux et d'équipements de protection individuelle en lien avec la COVID-19 potentiellement contrefaisants.

Les participants au pilote ont également rapporté un nombre moindre de détentions des envois. Une plateforme de commerce électronique a même enregistré une réduction de 97 % des détentions à partir du moment où elle a commencé à transmettre des données, et une autre une diminution de 90 %. Outre ces avantages opérationnels, les réponses à une enquête menée par la CBP révèlent que les participants au pilote estiment avoir économisé quelque 2 milliards de dollars des États-Unis grâce au test *Entry Type 86*.

Informez pour assurer la conformité

Durant le déploiement des deux programmes pilotes, la CBP a fourni d'importants efforts pour entamer un dialogue avec les entreprises et notamment pour informer les parties prenantes des implications de la décision administrative au titre de la *Section 321*. La Division du commerce électronique de la CBP et le Bureau des relations commerciales sont en contact avec les acteurs du commerce non seulement via l'ETF mais aussi divers autres forums. Par exemple, la CBP organise des réunions publiques trimestrielles avec le Comité consultatif sur les opérations commerciales (COAC), un groupe d'interlocuteurs du secteur privé choisis pour conseiller les secrétaires au Trésor et à la Sécurité intérieure sur les opérations commerciales de la CBP (les procès-verbaux et les documents des réunions peuvent être consultés en ligne⁵). La Division participe également à de nombreux webinaires et formations en ligne pour communiquer au public des renseignements sur les dernières réglementations et sur les ressources disponibles⁶.

La CBP comprend qu'il est important de travailler en étroite collaboration avec la communauté des affaires pour réaliser ses objectifs, en particulier lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre de nouvelles décisions administratives. Elle a procédé à des échanges approfondis avec le secteur privé à ce sujet et elle continuera à travailler non seulement avec les acteurs traditionnels mais aussi avec les intervenants étrangers qui seront touchés par la décision administrative au titre de la *Section 321*.

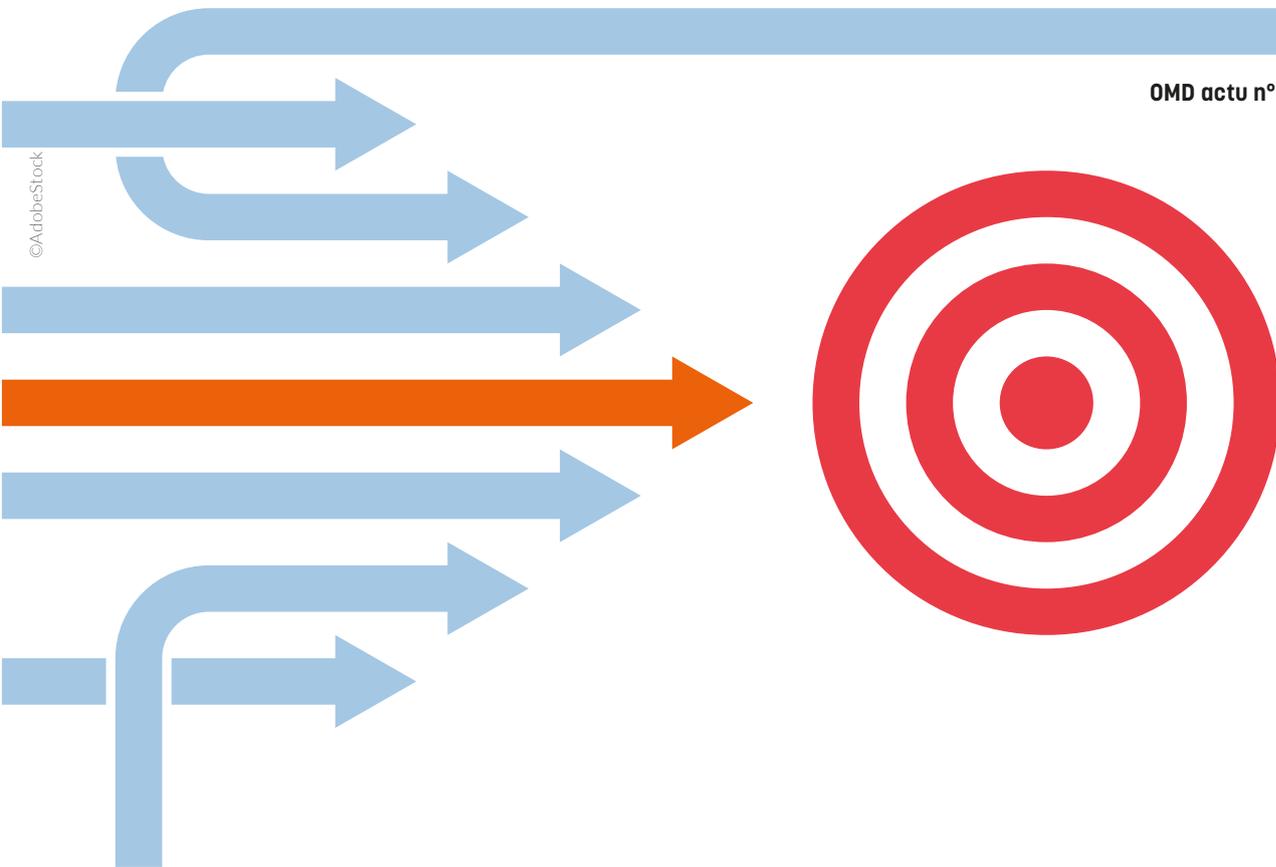
En savoir +

<https://www.cbp.gov>

4 Les chiffres se fondent sur les données de l'année fiscale à ce jour, à compter du 1^{er} octobre 2020.

5 <https://www.cbp.gov/trade/stakeholder-engagement/coac/coac-public-meetings/coac-quarterly-meeting-march-17-2021-washington-dc>

6 <https://www.cbp.gov/trade/stakeholder-engagement>



Chaînes de blocs, intelligence artificielle et *big data* : comment le Service de la douane de Corée exploite la technologie pour surveiller le commerce électronique

Par Yonghwan CHOI, Directeur de la Division de R&D et équipements, Service de la douane de Corée

Depuis 2010, le Service de la douane de Corée (KCS) a introduit une série de mesures pour répondre au nombre croissant d'importations et d'exportations générées par les ventes et les achats en ligne réalisés tant par les entreprises que par les particuliers.

Le KCS avait déjà décrit, dans le numéro de l'*OMD Actualités* d'octobre 2015, les mesures qu'il avait prises pour uniformiser le processus d'importation et d'exportation des marchandises achetées en ligne.¹ Il avait également présenté les outils analytiques qu'il était en train de tester afin de lutter contre la fraude commerciale via les envois express et postaux dans l'édition de juin 2018 du magazine.² Le présent article se focalise sur trois types de technologie utilisée en vue de renforcer les capacités de ciblage actuelles du KCS : les chaînes de blocs, l'intelligence artificielle et les mégadonnées ou *big data*.

Processus de dédouanement traditionnel

Le KCS a lancé l'informatisation de ses services dans les années 1970 et, depuis, il a réussi à se doter de solides capacités

en matière de TIC, à automatiser 93 % de ses processus opérationnels et à instaurer une culture organisationnelle orientée données.

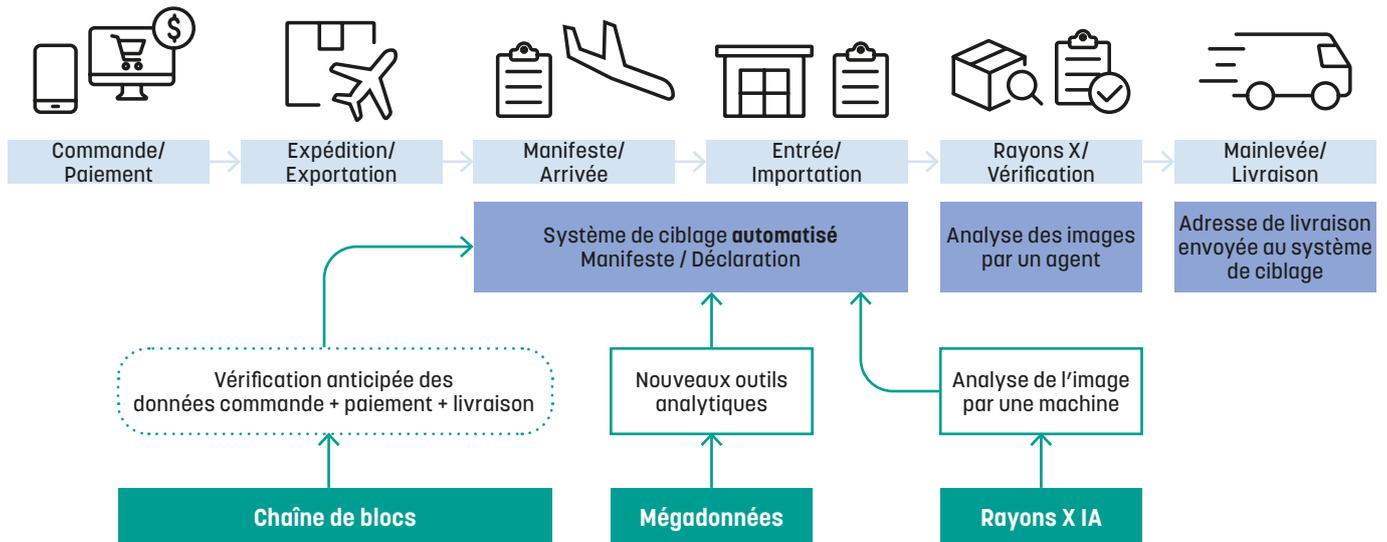
Le schéma n°1 montre comment les données relatives à une transaction transfrontalière en ligne sont saisies dans le système et traitées, depuis le moment de la commande jusqu'au paiement. À l'heure actuelle, le KCS enregistre les données rapportées dans le manifeste et la déclaration en douane et les analyse à travers son système de ciblage automatisé. Les opérateurs postaux et les services de courrier express sont obligés d'envoyer par voie électronique les renseignements exigés pour le dédouanement afin de permettre la notification de préavis et un éventuel dédouanement préalable des colis. Les opérateurs postaux utilisent la version électronique des formulaires CN 22 et CN 23, mise au point par l'OMD et l'Union postale universelle (UPU).

Tous les envois internationaux sont soumis à un contrôle par rayons X. Lorsqu'un colis est signalé par le système de

¹ <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/wco-news-78/supporting-e-commerce-korea-customs-services-strategy/>

² <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-86/dedouanement-du-fret-express-et-des-envois-postaux-la-coree-teste-de-nouveaux-outils-danalyse-pour-eradiquer-la-fraude/>

Schéma n° 1 - Les nouvelles technologies appliquées à la procédure actuelle



gestion des risques, le douanier qui se charge de la vérification voit, sur son ordinateur, toutes les données soumises pour le dédouanement ainsi que les images radiographiques. Pour les petites et moyennes entreprises de messagerie qui ne disposent pas d'équipements modernes, le KCS a créé un Centre de logistique du courrier exprès, équipé d'installations dernier cri, dont des scanners automatiques à rayons X intégrés dans le système de convoyage.

Depuis 2014, les fournisseurs de services de livraison sont également tenus de faire rapport au KCS de la destination réelle des colis une fois la livraison effectuée. L'objectif est de lutter contre les abus en matière de seuils de minimis et d'empêcher les vendeurs de fractionner délibérément leurs envois afin de profiter de l'exonération fiscale et des procédures simplifiées dont bénéficient les petits envois de faible valeur. Une fois la livraison effectuée, les renseignements sont encodés une fois de plus dans le système de ciblage automatisé, qui mène à nouveau une analyse des risques, cette fois centrée sur l'adresse de livraison.

Renforcer la saisie de données grâce aux chaînes de blocs

Pour le moment, l'évaluation des risques présente certaines limites, compte tenu de la faible qualité des données disponibles. Le système de gestion des risques pourrait être renforcé si des données, telles que la valeur en douane des marchandises et l'adresse de livraison, pouvaient être obtenues directement auprès des diverses parties qui les génèrent, comme les vendeurs du commerce électronique, les transporteurs exprès et les agents en douane.

De 2018 à 2020, le KCS a mené un projet pilote pour étudier l'utilisation des chaînes de blocs³ en vue d'accroître tant le

niveau de transparence des flux d'informations que le degré de confiance entre chacun des créateurs de données. Le but était aussi d'automatiser la procédure d'encodage des données qui reste encore partiellement manuelle aujourd'hui (voir schéma n° 2). Le pilote a été couronné de succès dans la mesure où les renseignements détenus par chaque participant à la transaction ont été partagés directement avec la douane via la chaîne de blocs. Cet exploit est en partie dû au fait que les transactions de commerce électronique sont relativement simples, qu'elles sont informatisées et que chaque participant détient des données très spécifiques à un moment particulier de la transaction.

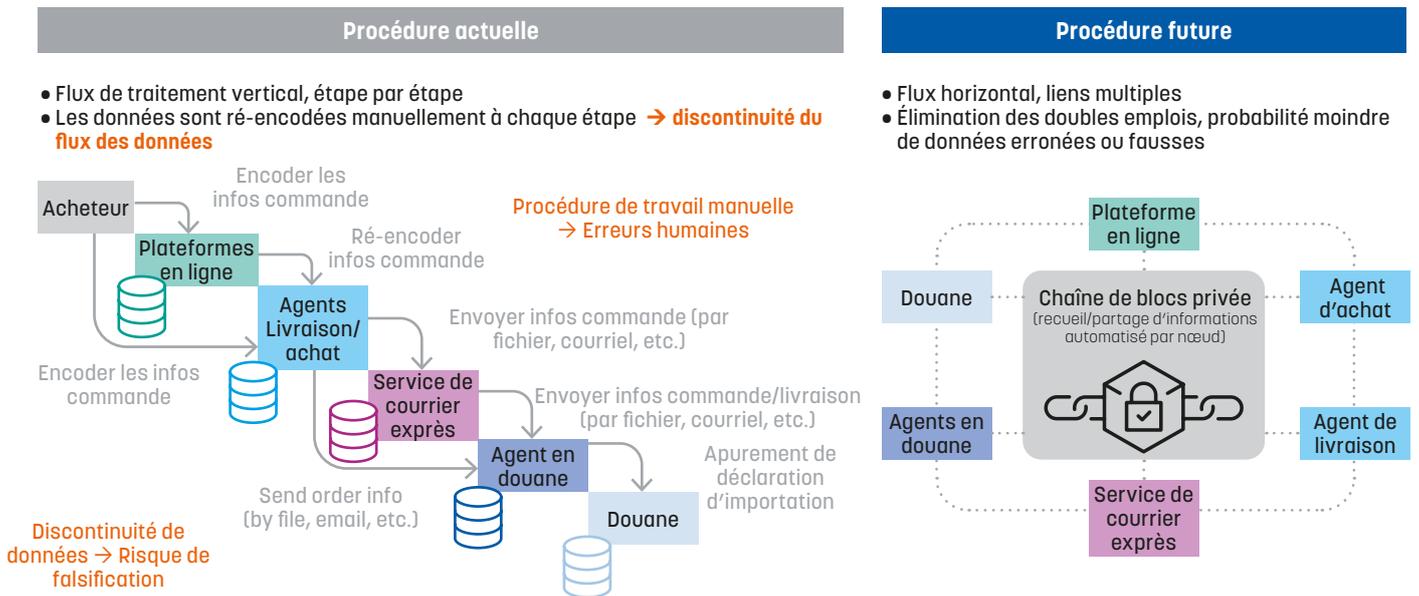
Dans le modèle de dédouanement traditionnel, les informations relatives à l'achat sont soumises aux douanes par la société de livraison et par le déclarant, qui les recueille auprès de l'acheteur ou du vendeur. Dans ce processus, certaines données peuvent être changées fortuitement ou intentionnellement, ce qui crée un risque de sous-évaluation ou de fausse déclaration.

Dans le régime des chaînes de blocs, toutes les parties à une transaction (vendeurs, transporteurs exprès et agents en douane) envoient, directement aux douanes, leurs propres éléments d'information en temps réel, à travers leur bloc. Durant le pilote, le KCS a contrôlé toutes les transactions enregistrées sur la chaîne de blocs et a pu confirmer que tous les renseignements reçus étaient exacts.

Le projet lui a permis de comprendre que le coût initial lié à la mise en place et au fonctionnement de la chaîne de blocs est plus élevé que celui d'autres types de systèmes de partage de données. Par ailleurs, au moment de choisir le type de chaînes de blocs à utiliser, il est important de tenir compte de certains aspects tels que la tenue à jour, la confidentialité des données, la durabilité et l'extensibilité du réseau. Le KCS utilise une chaîne

3 <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-88/korea-pilots-blockchain-technology-as-it-prepares-for-the-future/>

Schéma n° 2 - Saisie et partage des données manuels et automatisés



de blocs privée avec permissions et il a rencontré des problèmes au niveau de la transmission de gros volumes de données.

Tirer parti des outils de détection automatique pour améliorer le traitement des images

Comme indiqué plus haut, tous les articles transportés à travers la chaîne postale ou du fret exprès sont soumis à un contrôle par imagerie radiographique. Le système présente toutefois ses limites. Tout d'abord, seules les images des colis qui ont été signalés par le système de ciblage automatisé sont analysées. Ensuite, bien que les analystes du KCS spécialisés dans l'imagerie soient très compétents, leur capacité d'observation et de concentration est limitée. Enfin, avec l'accroissement du nombre de colis reçus, le KCS souffre d'une pénurie chronique d'analystes en imagerie. Une façon de résoudre le problème consisterait à renforcer les capacités de ciblage, afin de réduire le nombre de colis à contrôler. Une autre serait de tirer parti des outils de détection automatique, plus connus sous l'acronyme d'ATR (pour « *automatic threat recognition* » soit reconnaissance automatique de la menace, ou encore « *assisted target recognition* » soit reconnaissance de la cible assistée par ordinateur).

Le KCS travaille sur l'élaboration d'algorithmes qui permettront aux scanners de reconnaître les objets, de se connecter au système de ciblage automatisé et d'afficher le nom de ces objets

au-dessus de l'image de scanographie pour aider les analystes en imagerie. En comparant les données reçues de la part du scanner avec les données du manifeste de chargement ou de la déclaration en douane, le système de ciblage automatisé devrait alors pouvoir vérifier que les données correspondent bien à l'image renvoyée par le scanner. Si un envoi est considéré suspect par le système, les douaniers recevront une alerte, soit à travers un message qui s'affichera sur leur écran, soit à travers un signal sonore.

Le processus a commencé avec le lancement d'un projet de recherche en 2017 qui visait à démontrer la faisabilité du concept. L'équipe de recherche en a conclu qu'il était possible d'utiliser les énormes volumes d'images de scanographie accumulées par le KCS au fil du temps pour construire une gigantesque base de données de référence en vue de développer des algorithmes d'ATR. Ces algorithmes seront capables d'identifier une liste de produits à haut risque mais aussi de s'adapter automatiquement ou de créer de nouveaux algorithmes, en fonction des informations apprises et des nouvelles données. En d'autres termes, le système utilisera l'intelligence artificielle.

En 2019, le KCS a mis sur pied l'infrastructure technique requise à cet effet et, en 2020, il a entrepris de former la machine afin qu'elle reconnaisse certains objets d'intérêt, tels que des armes. L'algorithme analyse les images selon la forme de l'objet représenté, sa densité et sa texture, voire les numéros atomiques. Il est

Schéma n° 3 - Détection automatique

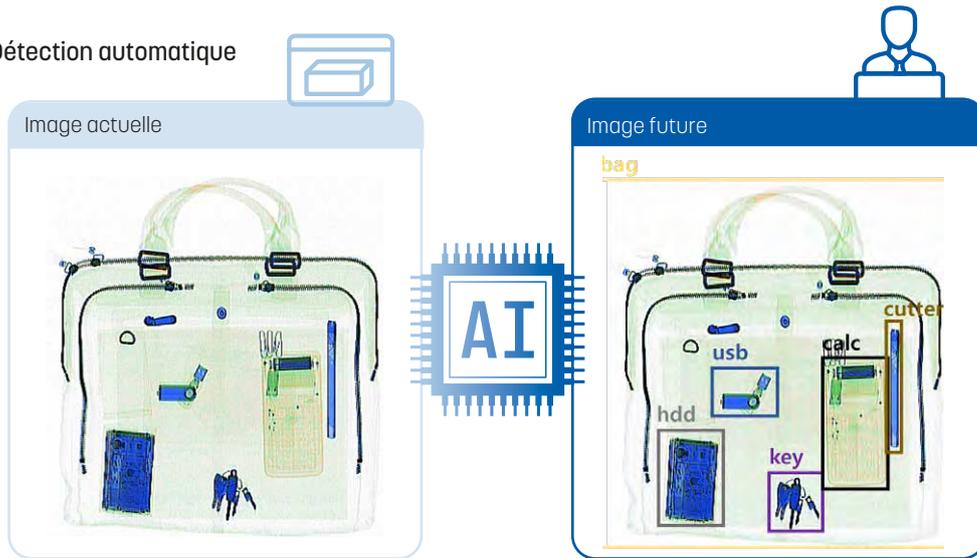
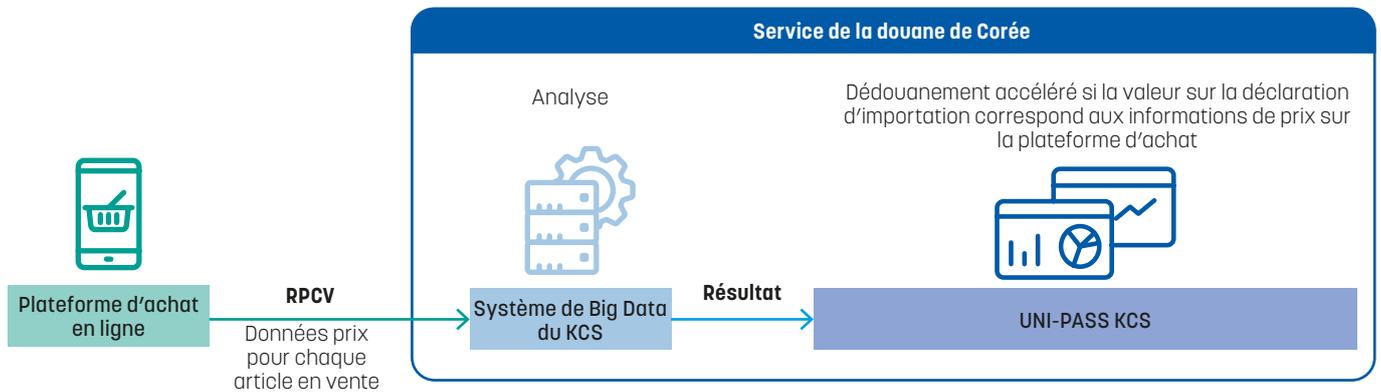


Schéma n° 4 - Saisie des données de prix puisées sur les places de marché en ligne



régulièrement mis à jour. En 2021, la priorité a été d'ajouter de nouvelles fonctions dont avaient besoin les analystes d'images travaillant dans les bureaux de première ligne.

Big data

La notion de *big data* ou de mégadonnées a trait à des jeux de données d'une taille ou d'un type que les bases de données relationnelles traditionnelles n'ont pas la capacité de saisir, de gérer ou de traiter. Le KCS s'attache à exploiter les mégadonnées depuis 2017. Dans un premier temps, il a fait l'inventaire des problèmes spécifiques qu'il entendait résoudre et des données requises afin d'y arriver. Il s'est ensuite assuré de collecter ces données et d'obtenir les données manquantes avant de développer ses modèles d'analyse. Le développement des modèles d'analyse s'est déroulé en plusieurs étapes. Le KCS s'est d'abord concentré sur l'amélioration de ses capacités d'audit afin de mieux combattre la fraude fiscale, avant de se focaliser sur la mise au point de modalités permettant de comparer les données à l'exportation avec celles à l'importation. Il s'est ensuite attelé à la tâche de trouver les données qui n'étaient pas encore à disposition afin de s'attaquer à d'autres problèmes. En 2020, un système couvrant toute l'organisation a été lancé et une équipe spéciale a été créée pour mettre au point et exploiter des outils analytiques.

Enseignements tirés

Tout au long de son parcours, le KCS a tiré plusieurs leçons de son expérience. Tout d'abord, la condition sine qua non pour pouvoir tirer parti de la technologie est d'avoir accès aux données. Cependant, les données ne sont qu'un moyen, pas une fin en soi. Ensuite, et dans la foulée du premier constat, les équipes mettant au point des systèmes analytiques doivent bien comprendre les différents besoins du personnel. Pour qu'il puisse aboutir, un projet axé sur la technologie doit avoir pour objet de trouver des solutions aux vrais problèmes rencontrés par les agents de terrain. Le travail d'équipe entre les experts en TIC et les spécialistes douaniers est essentiel. Des mécanismes doivent être mis en place pour s'assurer que les solutions TI puissent être affinées en aval de leur déploiement, ce qui veut dire qu'il est fondamental de créer des boucles de rétroaction. Enfin, il est nécessaire de déployer une stratégie d'innovation globale, avalisée par la haute direction de la Douane et élaborée avec le soutien de ses différents départements, et avec l'aide des partenaires étrangers dans le cas de projets ayant une dimension internationale.

En savoir +

yonghwanc@korea.kr

Le Pérou établit de nouvelles procédures et de nouveaux services pour faciliter et sécuriser le commerce électronique transfrontalier

Par la Surintendance de l'administration des douanes et des impôts (SUNAT) du Pérou

Au Pérou, l'importation des marchandises achetées en ligne a augmenté à hauteur de 23 % par an au cours des cinq dernières années. Les consommateurs et les entreprises achètent des produits sur des places de marché en ligne telles qu'AliExpress, Amazon, eBay et Wish, auprès de vendeurs situés, pour la plupart, en Asie, aux États-Unis et en Europe. Les produits sont principalement transportés par des sociétés offrant des services de livraison rapide, appelées *Empresas de Servicio de Entrega Rápida* (ou ESER) en espagnol.

Il y a plusieurs années, dans le cadre de ses efforts de transformation numérique, la SUNAT a commencé à revoir la manière dont elle traite les marchandises transportées par ces sociétés. La pandémie de COVID-19 a redonné un nouvel élan au processus de réforme, dans la mesure où il est devenu urgent de réduire au maximum les contacts physiques et d'éviter aux individus de devoir se déplacer inutilement. En effet, jusqu'en 2020, les importateurs de marchandises expédiées au niveau international par les services de courrier exprès se voyaient obligés, dans certains cas, de gérer eux-mêmes le dédouanement et devaient se rendre dans un bureau ou un entrepôt de douane en personne pour soumettre les documents exigés par la Douane et acquitter les droits et taxes dus.

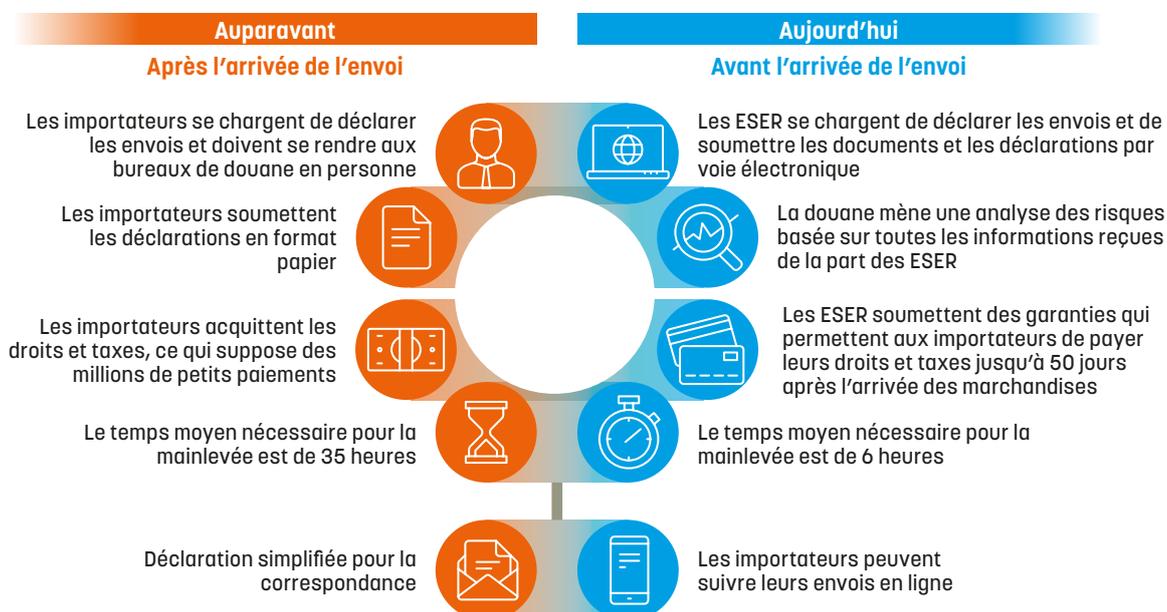
La situation a changé du tout au tout fin 2020, lorsque la SUNAT a mis en place un nouveau régime de dédouanement pour les envois exprès qui permet aux « ESER » (c'est-à-dire aux services de messagerie) de transmettre les informations exigées à l'avance et soumettre des garanties pour le paiement des droits et taxes exigibles, et à la SUNAT de procéder à une évaluation des risques et à la mainlevée des petits colis ne présentant pas de risques dès leur arrivée. En outre, la SUNAT a lancé une application qui offre la possibilité aux importateurs de suivre leurs envois et de payer les droits et taxes exigibles auprès d'institutions bancaires agréées.

Nouvelle procédure de dédouanement pour les envois exprès

Au Pérou, près de 1,3 million d'envois sont importés chaque année par des transporteurs exprès aériens. Depuis la fin de 2020, les services de messagerie se chargent de déclarer les envois et ils doivent donc transmettre toutes les données requises par la douane par voie électronique, sous un format consolidé, via une plateforme en ligne.

Près de 80 % des envois transportés par les ESER contiennent des produits dont la valeur FAB totale ne dépasse pas 200 dollars des États-Unis, le seuil de minimis en-deçà duquel aucun

Nouvelle procédure de dédouanement pour les envois exprès



droit ni aucune taxe ne sont recouvrés. Ces envois sont généralement libérés à l'arrivée, afin de pouvoir être livrés directement au consommateur final.

Les colis dont la valeur dépasse le seuil de minimis tout en restant en dessous de 2 000 dollars sont soumis à des taxes et les sociétés de courrier exprès doivent donc les déclarer moyennant une déclaration d'importation spécifique. Les ESER peuvent soumettre une garantie bancaire au bureau de douane afin de faciliter le dédouanement, et demander aux importateurs de leur payer les droits et taxes qu'elles reversent ensuite à la SUNAT.

Enfin, les envois dépassant une valeur de 2 000 dollars et/ou 50 kg en poids doivent être dédouanés par un agent en douane. Dans ce cas, le rôle des services de messagerie se limite à entreposer les envois.

Nouveaux services pour améliorer la communication avec les importateurs

Pour permettre aux importateurs de suivre leurs envois, la SUNAT a lancé une plateforme web ainsi qu'une application mobile. Les importateurs peuvent interroger le système en saisissant le numéro de la lettre de transport aérien ou de la déclaration en douane. Ils sont ensuite informés en temps réel de l'endroit où se trouve leur envoi et reçoivent des notifications de la part de la société de courrier exprès soit à l'adresse de courrier électronique qu'ils auront fournie, soit via l'appli sur leur téléphone portable.

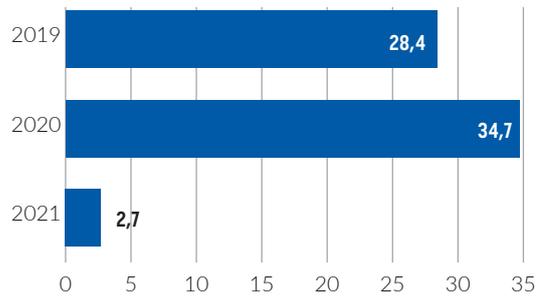
Amélioration des capacités de gestion des risques

La nouvelle procédure a permis à la SUNAT d'améliorer ses modalités de gestion des risques de deux manières. Tout d'abord, les données relatives aux envois sont désormais réceptionnées à l'avance, avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier. Ensuite, la qualité des données s'est améliorée puisque les sociétés de messagerie comptent sur des équipes professionnelles qui s'occupent des déclarations en douane.

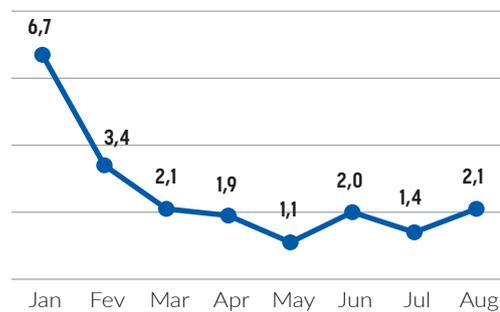
Réduction du temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises

Le temps moyen nécessaire pour la mainlevée des marchandises a diminué graduellement et de manière significative. Il est passé à 2,1 heures en août 2021 (voir graphiques 1 et 2).

Graphique n°1 : Temps nécessaire pour la mainlevée 2019-2021 (en heures)



Graphique n°2 : Temps nécessaire pour la mainlevée par mois en 2021 (en heures)



Les bons résultats de la SUNAT ne sont pas passés inaperçus. L'Administration a reçu le Prix des meilleures pratiques de gestion publique en 2021. Décerné par *Ciudadanos al Día*, une organisation non gouvernementale, et par l'École de gestion publique de l'*Universidad del Pacífico*, il récompense les efforts consentis par les fonctionnaires pour fournir des services de qualité aux consommateurs et aux entreprises.

En savoir +

rmallea@sunat.gob.pe
cvillarruel@sunat.gob.pe



Tableau 1 - Éléments de données de référence de l'OMD pour le commerce électronique transfrontalier

Les données collectées par la SUNAT sont sous fond bleu

No.	Éléments de données	Description	Objet	Source
1	Nom et adresse du vendeur	Nom [et adresse] de la partie qui vend les marchandises à un acheteur	Sûreté et sécurité	SAFE ¹
2	Identifiant du vendeur	Identifiant de la partie qui vend les marchandises à un acheteur	Sûreté et sécurité	SAFE
3	Initiateur de l'envoi (Nom/ Adresse et n° de téléphone)		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
4	Nom et adresse de l'acheteur	Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont vendues	Sûreté et sécurité	SAFE
5	Numéro de téléphone et adresse de courrier électronique de l'acheteur		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
6	Identifiant de l'acheteur	Identifiant de la partie à laquelle les marchandises sont vendues	Sûreté et sécurité	SAFE
7	Expéditeur, nom	Nom de la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
8	Expéditeur, adresse	Données relatives à l'adresse de l'expéditeur	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
9	Expéditeur, Numéro de téléphone et adresse de courrier électronique		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
10	Lieu d'où ont été expédiées les marchandises	Nom du lieu dans le pays d'où les marchandises ont été initialement expédiées vers le pays importateur	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
11	Lieu ou pays d'où ont été expédiées les marchandises, codé	Identification du lieu dans le pays ou du pays d'où ont été initialement expédiées les marchandises vers le pays importateur	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
12	Destinataire, nom	Nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
13	Destinataire, adresse	Données relatives à l'adresse du destinataire	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
14	Destinataire, Numéro de téléphone et adresse de courrier électronique		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
15	Livraison finale à la Partie (Nom/ Adresse)		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
16	Nombre de colis	Nombre de colis distincts, emballés de telle manière qu'il ne soit pas possible de les séparer sans en défaire l'emballage	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
17	Quantité de marchandises / produits		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
18	Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure)	Poids (masse) des marchandises, y compris l'emballage mais à l'exclusion du matériel de transport	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
19	Poids de la marchandise/du produit		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
20	Mode de paiement des frais de transport, codé	Code précisant le mode de paiement des frais de transport (DM ID 098)	Sûreté et sécurité	JP
21	Description enrichie du produit		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
22	Image du produit		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
23	Lien vers une liste de produits		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
24	Scan de sécurité de l'envoi		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
25	Nom de la plateforme commerciale/ de la place de marché	Nom de la plateforme commerciale/de la place de marché	Sûreté et sécurité	
26	la plateforme commerciale du site Web		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis

1 SAFE: Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

No.	Éléments de données	Description	Objet	Source
27	Emblème de vendeur connu sur la place de marché		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
28	Nom du transporteur		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
29	Emblème de client connu d'un transporteur		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
30	Nom du collecteur dans le pays exportateur	Nom du collecteur dans le pays exportateur : cet élément de données s'applique lorsque les marchandises ne sont pas collectées par le transporteur express qui effectue la déclaration d'exportation	Sûreté et sécurité	JP
31	Numéro de commande	Numéro unique de commande de la plateforme commerciale/de la place de marché	Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
32	Numéro de colis	Numéro unique attribué au colis/à l'envoi	Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
33	Numéro de carte de crédit (quatre derniers chiffres)	Numéro de carte de crédit (quatre derniers chiffres) pour les transactions effectuées via les plates-formes de commerce électronique	Sûreté et sécurité	JP
34	Premier Port d'arrivée, codé	Élément qui permet d'identifier le premier lieu d'arrivée. Il peut s'agir d'un port (maritime), d'un aéroport (voie aérienne) ou d'un poste frontière (terrestre)	Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
35	Numéro de lettre de transport client et Numéro de lettre de transport mère		Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis
36	Mode de transport			Données du pilote des États-Unis
37	Code Initiateur			Données du pilote des États-Unis
38	Type de participant			Données du pilote des États-Unis
39	Nature de la transaction, codée	Code précisant la nature de la transaction liée à un envoi	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
40	Valeur en douane	Montant déclaré à des fins douanières pour les marchandises d'un envoi qui sont soumises au même régime douanier et qui relèvent de la même position tarifaire/statistique, du même pays et du même régime de droits.	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
41	Prix au détail dans le pays exportateur et Prix répertorié sur la place de marché /Valeur intrinsèque		Recettes Sûreté et sécurité	Données du pilote des États-Unis Pays-Bas
42	Charges	Montant cumulé des frais de transport, d'assurance et de tous les autres frais et dépenses encourus entre le lieu de sortie à l'étranger et le lieu d'entrée	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate
43	Classement des marchandises	Classement à caractère non commercial d'une marchandise par un organisme de normalisation	Recettes Sûreté et sécurité	Directives aux fins de la mainlevée immédiate <small>(pour les marchandises qui ne relèvent pas du régime de minimis)</small>
44	Numéro de référence d'un document supplémentaire	Identifiant d'un document fournissant des informations supplémentaires	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate <small>(pour les marchandises qui ne relèvent pas du régime de minimis)</small>
45	Type de document supplémentaire, codé	Code précisant le nom d'un document supplémentaire	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate <small>(pour les marchandises qui ne relèvent pas du régime de minimis)</small>
46	Numéro de facture	Numéro de référence permettant d'identifier une facture	Recettes	Directives aux fins de la mainlevée immédiate <small>(pour les marchandises qui ne relèvent pas du régime de minimis)</small>
47	Numéro d'identification des références fiscales supplémentaires	Numéro spécial d'enregistrement de l'assujetti	Recettes	Dans le cas d'une approche de recouvrement des recettes basée sur le vendeur
48	Numéro de la déclaration en douanes	Numéro de référence permettant d'identifier une déclaration en douanes/un document douanier	Recettes	
49	Date de la déclaration en douane		Recettes	UK

La compétence douanière
reconnue et certifiée



PARCOURS

certifiants

Nos Parcours en
formation continue sont :

- Certifiants au titre
du CP FFP
- Éligibles au financement
CPF
- En partenariat avec
la Douane Française
- Reconnus par la
Commission Européenne
- Valident le critère de compétence
du Code des Douanes de l'Union (CDU)

by



ODASCE
www.odasce.asso.fr

La Douane de Dubaï lance une appli d'aide au classement des marchandises

Par la Douane de Dubaï

Les opérateurs commerciaux qui doivent classer leurs marchandises dans le Tarif douanier unifié des pays appartenant au Conseil de coopération douanière des États arabes du Golfe (CCG) disposent aujourd'hui d'une application très utile. Baptisée *Al Munasiq* (« l'harmonisateur »), l'appli permet de retrouver, à l'aide d'un smartphone, le code d'un article donné dans le Tarif douanier soit en saisissant une description du produit, soit en prenant une photo avec la caméra de l'appareil, soit encore en téléversant dans l'appli une image de l'objet en question.

L'appli renvoie aux utilisateurs un ou plusieurs résultats, classés par ordre décroissant de probabilité (celui étant le plus susceptible de répondre à la description ou à l'image apparaissant en premier), avec des informations sur le produit telles que sa description, le taux de droit s'appliquant et les éventuelles interdictions et restrictions le concernant. Puisque tous les pays du CCG appliquent la même nomenclature tarifaire, l'appli devrait aider tous les exportateurs et importateurs déployant leurs activités dans le Golfe.

L'appli se fonde sur l'apprentissage automatique qui repose lui-même sur la création d'algorithmes capables d'apprendre sur la base de l'expérience. Elle compare les photos ou images téléchargées avec celles de sa bibliothèque. L'interface de programmation d'application Cloud Vision de Google a été utilisée pour intégrer les fonctionnalités de détection visuelle à l'application, notamment l'étiquetage d'image. Les corrélations entre la description de l'objet et le code tarifaire ont ensuite été utilisées pour apprendre à la machine à classer les produits. Les résultats ont été revus par des experts du tarif afin de « former » le modèle. Ce dernier sera constamment amélioré, puisque de nouveaux jeux de données y seront intégrés après avoir été vérifiés par des experts, dans le but de mettre à jour régulièrement les

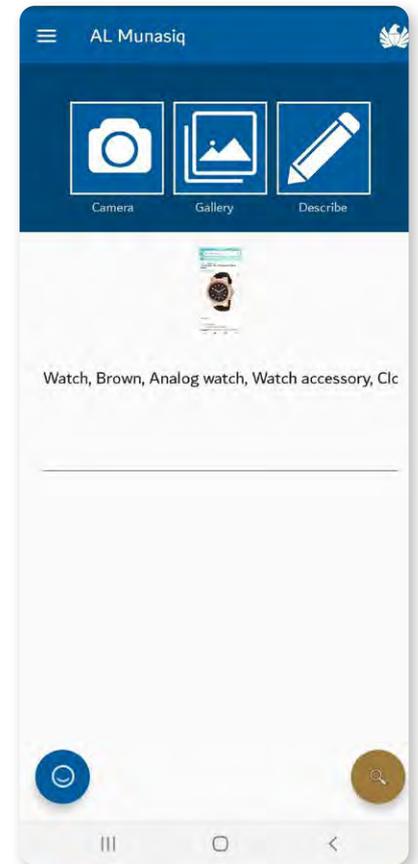
connaissances de l'appli, et ce, jusqu'à ce que la précision du classement soit quasiment parfaite.

La Douane de Dubaï offre également, à titre onéreux, une assistance en ligne sur les questions de classement. Si les utilisateurs ont le moindre doute concernant les résultats proposés par l'appli, ils peuvent à tout moment remplir un formulaire afin de demander l'avis d'un expert tarifaire. Il est utile de préciser que, bien que cette procédure ressemble peu ou prou à un système de décisions anticipées en matière de classement, les décisions de classification délivrées par la Douane de Dubaï ne sont pas contraignantes.

L'appli a considérablement réduit le temps nécessaire pour répondre aux demandes de classement de la part des opérateurs. Par le passé, le traitement de ces demandes mobilisait un agent pendant 20 heures en moyenne. Aujourd'hui, l'appli s'en charge en moins d'une minute. Bien que les opérateurs aient encore parfois besoin de contacter la Douane de Dubaï via le formulaire en ligne, ils ont également exprimé leur satisfaction par rapport à l'appli.

L'appli *Al Munasiq* est disponible sur le *Play Store* de Google.

En savoir +
external.relations@
dubaicustoms.ae



Comment fonctionne l'appli?

1. L'utilisateur prend une photo de l'article ou en saisit la description.
2. L'appli identifie l'objet à travers des techniques de reconnaissance d'images ou en effectuant des recherches sur la base de mots-clés figurant dans la description.
3. L'appli choisit une ou plusieurs positions possibles et affiche le taux de précision pour chaque position.
4. L'utilisateur choisit la position du code tarifaire qu'il considère comme étant la plus exacte.
5. L'appli offre une description de la position, le taux de droit applicable et des informations sur les éventuelles interdictions et restrictions existantes.



La Zone de libre-échange continentale africaine : historique, aperçu et rôle de la douane

Par Creck Buyonge Mirito

L'Afrique a une longue histoire d'initiatives visant à appuyer la coopération économique régionale. Citons-en quelques exemples. L'*Union douanière d'Afrique australe* (SACU) remonte à la Convention d'Union douanière de 1889, conclue entre la colonie britannique du Cap de Bonne-Espérance et la République boer de l'État libre d'Orange. L'Union du fleuve Mano, qui regroupe le Liberia, la Sierra Leone, la Côte d'Ivoire et la Guinée, a été formellement créée en 1973 mais elle a été précédée par la Confédération du Kondo qui, à son apogée au 19^e siècle, s'étendait sur un territoire couvrant une partie de la Sierra Leone et du Liberia actuels. La Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) a été formellement établie par le traité relatif à la coopération de l'Afrique de l'Est en 1967, mais l'intégration économique et sociale dans la région est-africaine a formellement commencé avec la construction de la ligne de chemin de fer entre le Kenya et l'Ouganda (en 1897), l'établissement du *Customs Collection*

Centre (en 1900) et celui de l'Union douanière (en 1919), entre autres.

Au fil du temps, plusieurs communautés économiques régionales (CER) ont vu le jour. Pour ce qui a trait aux initiatives au niveau continental, elles ont commencé avec le Traité instituant la Communauté économique africaine (CEA) adopté en 1991 par les Membres de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA), elle-même créée en 1963. L'idée était d'établir la CEA en renforçant les CER existantes et en instituant d'autres groupements économiques afin de couvrir le continent dans son ensemble. En d'autres termes, les avancées réalisées par les CER étaient considérées comme des avancées pour la CEA, qui permettraient de se rapprocher d'une véritable Communauté économique africaine.

L'OUA a laissé la place à l'Union africaine (UA) dont le but est de s'avancer vers une intégration approfondie du continent allant au-delà de

ce que prévoyait la Charte de l'OUA, comme en témoignent les divers comités techniques spécialisés qui ont été créés dans la foulée. L'un de ces comités se charge du commerce, des douanes et de l'immigration. En 2006, l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA a pris la décision de suspendre la reconnaissance de nouvelles CER. Aujourd'hui, huit CER sont reconnues par l'UA. En juin 2015, l'UA a ouvert les négociations en vue d'un *Accord portant création de la zone de libre-échange continentale africaine* (ZLECAf) qui a été ratifié le 21 mars 2018.

Cette longue introduction vise à montrer que la ZLECAf n'est que la dernière initiative d'intégration régionale en date parmi de nombreuses autres. Ces dernières remontent parfois aux années précédant la colonisation de l'Afrique, ou sont le fruit d'efforts d'intégration de la part des pouvoirs coloniaux ou encore des États africains indépendants sous les auspices de l'OUA et de l'UA.

L'Accord de la ZLECAf institue un marché continental unique pour les marchandises (article 3), qui sera créé à travers l'élimination progressive des barrières tarifaires et non tarifaires au commerce des marchandises (article 4). Les principes qui ont sous-tendu les négociations sont notamment : a) le fait que les négociations devaient être menées à l'initiative des États membres de l'UA, b) le fait que les zones de libre-échange des CER devaient être les éléments constitutifs de la ZLECAf, c) la géométrie variable, d) la souplesse et le traitement spécial et différencié, e) la transparence et la divulgation d'informations et f) le maintien de l'acquis. Concrètement, les négociations avaient donc pour objectif d'aboutir à une libéralisation importante du commerce intra-africain en faisant fond sur les réalisations des CER, sans toutefois les remplacer.

Architecture de l'accord ZLECAf

L'article 6 stipule que « le présent Accord régit le commerce des marchandises, le commerce des services, les investissements, les droits de propriété intellectuelle et la politique de concurrence ». L'Accord est complexe dans le sens où il est négocié en plusieurs étapes et que, même dans le cadre de chaque étape, certains aspects font l'objet d'un accord alors que d'autres restent en suspens.

La phase I de l'Accord couvre le commerce des biens et des services et les règles et procédures pour le règlement des différends (voir diagramme n° 1). Les négociations sur les *Listes des concessions* (Annexe 1 du Protocole sur le commerce des marchandises) et sur certains aspects du volet sur les *Règles d'origine* (Annexe 2) sont en cours et devraient se conclure fin 2021. Il est déjà possible de faire commerce de certaines marchandises au titre des conditions préférentielles prévues par la ZLECAf.

La phase II des négociations, qui se déroule actuellement, couvre les investissements, les droits de propriété intellectuelle et la politique de concurrence. Lors du Sommet de février 2020, les Membres de l'UA ont pris la décision de négocier un *Protocole sur le commerce électronique* dans le cadre d'une phase III qui s'ouvrira juste après la conclusion de la phase II. De plus, en décembre 2020, les Membres de l'UA ont demandé au Secrétariat de la ZLECAf d'entamer les travaux d'élaboration d'un *Protocole de la ZLECAf sur les femmes dans le commerce*. Bien qu'elles ne soient pas explicitement spécifiées par l'Accord, les négociations de la phase III sont liées à l'objectif de faire en sorte que les États parties « coopèrent dans tous les domaines liés au commerce ».

Comme prévu par l'article 8, les Protocoles, avec leurs Annexes et Appendices, font, dès leur adoption, partie intégrante de l'accord et forment un engagement unique, sous réserve de leur entrée en vigueur. Aucune réserve n'est admise à l'accord (article 25).

Diagramme n°1 - Architecture de l'Accord (phase I)

Source : Auteur



La douane dans l'Accord instituant la ZLECAF

Les administrations des douanes des États membres de l'UA ont été particulièrement actives lors de la phase I des négociations, principalement à travers leur participation au groupe de travail sur les règles d'origine et à celui sur la coopération douanière, la facilitation des échanges et le transit. L'un des objectifs généraux de l'Accord est de « poser les bases de la création d'une union douanière continentale à un stade ultérieur » (article 3), où les États parties appliqueront un tarif extérieur commun. Cet objectif est pour le moins ambitieux : sur les huit CER qui sont reconnues par l'UA, seules deux (la CAE et la CEDEAO) sont des unions douanières en activité avec un tarif extérieur commun. La COMESA et la SADC disposent de zones de libre-échange effectives mais sans tarif extérieur commun, tandis que l'UMA, la CEN-SAD, la CEEAC et l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) n'ont pas vraiment avancé dans leur processus d'intégration. Quant à l'Union douanière de l'Afrique australe (SACU), elle ne figure pas parmi les CER reconnues par l'UA.

Les objectifs spécifiques de l'Accord prévoient aussi que les États parties « coopèrent dans le domaine douanier et dans la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges » (article 4). La plupart des dispositions de l'Accord qui touchent aux douanes se trouvent dans le *Protocole sur le commerce des marchandises* (voir Diagramme n°2). Cinq des neuf annexes du protocole sont particulièrement pertinentes pour les douanes. C'est le cas de a) l'annexe 1 sur les *Listes des concessions tarifaires*, b) l'annexe 2 sur les *Règles d'origine*, c) l'annexe 3 sur la *Coopération administrative et l'assistance administrative mutuelle*, d) l'annexe 4 sur la *Facilitation des échanges*, et e) l'annexe 8 sur le *Transit*.

Diagramme n°2 : Annexes au Protocole sur le commerce des marchandises

Source : Auteur



Listes des concessions tarifaires

La notion de *Liste de concessions* est définie à l'article premier du Protocole comme « une liste des concessions tarifaires et engagements spécifiques négociés par chaque État partie. Elle présente, de manière transparente les termes, conditions et qualifications d'après lesquels les marchandises peuvent être

importées dans le cadre de la ZLECAF ». L'UA a adopté les modalités aux fins de la libéralisation tarifaire, avec l'ambition de couvrir 90 % des lignes tarifaires sur une période de 5 ans pour les pays qui ne sont pas des pays moins avancés (les non-PMA), et sur 10 ans pour les pays moins avancés (PMA). Pour les produits dits sensibles, les non-PMA disposent d'une période de transition de 10 ans tandis que les PMA jouissent d'un délai de 13 ans, à compter du 1^{er} janvier 2021, date à laquelle la libéralisation a commencé (tableau 1). La liste des exclusions est soumise à un réexamen tous les 5 ans. Ces négociations sont étayées par le portail en ligne *AfCFTA Tariff Negotiations* où les États membres mettent en ligne leurs offres concernant les tarifs. Ces négociations n'ont pas encore abouti. Au paragraphe 3 de l'article 42 du Protocole sur le commerce des marchandises, il est stipulé que, sous réserve de l'adoption des dispositions restées en suspens, les États parties conviennent d'appliquer les règles d'origine des régimes commerciaux existants.

Tableau 1 : Modalités de la libéralisation du commerce

	Couverture (%)		Périodes de transition	
	Ligne tarifaire	Valeur des importations	Non-PMA	PMA
Général	90	90	5 ans	10 ans
Produits sensibles	7		10 ans	13 ans
Produits de la liste d'exclusions	3	10	Pas de libéralisation	Pas de libéralisation

Source : Adaptation du texte de Taisuke Ito, *Designing Trade Liberalization in Africa: Modalities for Tariff Negotiations towards an African Continental Free Trade Area*, CNUCED, 2020.

Règles d'origine

Comme indiqué plus haut, les règles d'origine de la ZLECAF figurent à l'annexe 2 du Protocole sur le commerce des marchandises. L'annexe 2 offre des critères généraux pour la détermination de l'origine des marchandises (« *entièrement obtenues* » et « *transformation substantielle* »). En outre, il existe pour certains produits des règles spécifiques, prévues à l'Appendice IV, qui offrent les conditions minimales requises afin qu'ils puissent être considérés comme étant suffisamment ouverts ou transformés.

La détermination de l'origine exige tout d'abord de classer le produit dans le Système harmonisé de l'OMD, puisque les exigences pour la détermination de l'origine sont indiquées dans les listes tarifaires qui sont basées sur la nomenclature de l'OMD. Ensuite, il est nécessaire de déterminer le marché de destination à l'exportation. Les règles d'origine de la ZLECAF ne devraient s'appliquer qu'au commerce entre les États parties qui ne font pas déjà commerce entre eux sur une base préférentielle dans le cadre d'une communauté économique régionale existante. En effet, en cas d'incompatibilité entre

le présent Accord et tout autre accord régional (article 19), « le présent Accord prévaut dans la mesure de l'incompatibilité spécifique » (alinéa 1), mais « les États parties qui sont membres d'autres communautés économiques régionales, d'autres accords commerciaux régionaux et d'autres unions douanières, et qui ont atteint entre eux des niveaux d'intégration régionale plus élevés que ceux prévus par le présent Accord, maintiennent ces niveaux entre eux » (alinéa 2).

Troisièmement, il est obligatoire de s'assurer que les produits soient entièrement obtenus ou fabriqués dans un État partie (article 5 de l'annexe 2 au Protocole sur le commerce des marchandises). Si le produit contient des matières provenant de pays tiers qui ne sont pas membres de la ZLECAf, il est nécessaire de déterminer si ces matières ont subi une transformation substantielle et peuvent être considérées comme suffisamment ouvrées. De plus, certains procédés ne conférant pas l'origine sont énoncés à l'article 7 de l'Annexe 2 et ils doivent être pris en compte, même si le produit en cause remplit les critères des marchandises « entièrement obtenues » ou de la « transformation substantielle ».

Enfin, il existe une disposition de cumul de l'origine dans les États parties (article 8 de l'Annexe 2) qui permet à tous les États parties de la ZLECAf d'être considérés comme un seul territoire en matière d'origine. Ainsi, les marchandises peuvent être entièrement fabriquées dans un État partie, puis subir une ouvraison dans un ou plusieurs États parties avant que le produit fini ne soit exporté vers un autre État partie. Ce produit sera considéré comme originaire du dernier pays d'ouvraison aux fins de la délivrance du certificat d'origine, au titre du critère du cumul.

Régimes douaniers

Seize des pays en développement qui sont sans littoral se trouvent en Afrique. L'UA compte 55 États membres qui sont séparés par de nombreuses frontières, limitant la circulation des marchandises, des personnes et des capitaux. Même dans une communauté économique régionale, les goulets d'étranglement persistent. Lors d'un forum organisé par l'Association des fabricants du Nigeria début septembre 2021, Aliko Dangote, Président du Groupe Dangote qui a consenti de nombreux investissements dans plusieurs pays africains, a déclaré que les possibilités qu'offre la ZLECAf pourraient

contribuer à accroître substantiellement le revenu des entreprises, mais que ces mêmes possibilités sont réduites à néant si un camion prend dix jours pour parcourir les 270 kilomètres qui séparent Lagos de Lomé et si tout déplacement du Nigeria vers le Ghana prend deux semaines. C'est la raison pour laquelle certains observateurs ont déclaré que le plus grand avantage de la ZLECAf ne sera pas la libéralisation des tarifs mais bien la réduction des barrières non tarifaires au commerce.

Les États membres de l'UA soutiennent le système commercial multilatéral à une écrasante majorité. La plupart sont aussi Membres de l'OMD (96,4 %) et de l'OMC (76,4 %). Neuf États de ceux qui ne sont pas Membres de l'OMC négocient en ce moment leur adhésion, à savoir l'Algérie, les Comores, l'Éthiopie, la Guinée équatoriale, la Libye, Sao Tomé-et-Principe, la Somalie, le Soudan et le Soudan du Sud.

Tableau 2 : Membres de l'UA - Ratification des instruments internationaux pertinents

Convention ou accord	Nombre de Parties contractantes sur les 55 Membres de l'UA	Pourcentage des Membres de l'UA
Convention portant création du Conseil de coopération douanière, 1952	53	96,4%
Convention sur le SH de l'OMD, 1983	52	98,1%
Convention de Kyoto révisée de l'OMD	37	69,8%
Accord de Marrakech instituant l'OMC, 1995	42	76,4%
Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, 2014	41	97,6%

Source : L'Auteur sur base de documents de l'OMD et de l'OMC

Les dispositions des Annexes 3 (Coopération douanière), 4 (Facilitation des échanges) et 8 (Transit) du Protocole sur le commerce des marchandises entrent généralement dans la lignée des instruments de facilitation de l'OMD et de l'OMC. Ceci est cohérent avec le principe selon lequel la ZLECAf devrait être régie, entre autres, par les pratiques établies dans les conventions applicables à l'Union africaine (voir tableau 2). Au titre de la ZLECAf, les administrations des douanes africaines doivent dès lors respecter des normes et procédures qui n'ont ou ne devraient avoir rien de nouveau pour elles.

La Banque mondiale estime que la ZLECAf est susceptible de tirer près de 30 millions d'Africains de l'extrême pauvreté et d'accroître le revenu de 68 millions d'Africains qui vivent avec moins de 5,50 dollars des États-Unis par jour.

Une comparaison entre les dispositions de l'AFE de l'OMC et le Protocole de la ZLECAf sur le commerce des marchandises montre qu'ils prévoient des dispositions similaires, voire parfois identiques, concernant la publication et la disponibilité des renseignements (article 1 de l'AFE), les décisions anticipées (article 3 de l'AFE), les procédures de recours ou de réexamen (article 4 de l'AFE), les disciplines concernant les redevances et impositions ayant trait aux importations et aux exportations (article 6 de l'AFE) et la mainlevée et le dédouanement des marchandises, notamment le traitement avant arrivée, la gestion des risques, le contrôle a posteriori (« après dédouanement » dans l'AFE) et les opérateurs agréés (article 7 de l'AFE). Toutefois, il existe également d'importantes mesures dans l'AFE qui ne sont pas prévues par la ZLECAf, comme le fait d'offrir aux opérateurs commerciaux et aux autres parties intéressées la possibilité de présenter des observations avant

l'entrée en vigueur d'une législation nouvelle ou amendée (article 2 de l'AFE), les notifications de contrôles approfondis et d'autres mesures pour améliorer l'impartialité, la non-discrimination et la transparence (article 5 de l'AFE), ainsi que les mesures pour l'admission temporaire des marchandises et pour le perfectionnement actif et passif (article 10, paragraphe 9 de l'AFE).

Les lacunes apparentes de l'Accord de la ZLECAf ne signifient pas pour autant que l'Accord est une version allégée de l'AFE. Dans certains cas, d'ailleurs, la ZLECAf va au-delà des dispositions de l'AFE. Elle cherche, par exemple, à approfondir l'harmonisation des cadres juridiques des États membres de l'UA, notamment au niveau des nomenclatures du tarif douanier, en recourant à la nomenclature du SH de l'OMD (article 3 de l'Annexe 3 du Protocole sur le commerce des marchandises), des systèmes et pratiques en matière d'évaluation (article 4) et de la simplification

AKANEA DOUANE

Logiciel expert certifié par les Douanes Françaises



RÉALISEZ VOS DÉCLARATIONS DELTA H7

Dématérialisées sur internet
24h/24 et 7J/7



www.akanea.com





et de l'harmonisation des procédures douanières sur la base de la Convention de Kyoto révisée et de l'AFE (article 5). Par ailleurs, si l'article 12 de l'AFE fournit le cadre de la coopération douanière pour l'échange et le partage d'informations, les États parties de la ZLECAf « s'engagent à mettre en place, utiliser et mettre à jour en permanence des systèmes modernes de traitement des données afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience des opérations douanières et la transmission des données commerciales entre eux » (article 6 de l'Annexe 3 du Protocole sur le commerce des marchandises). En outre, ils « coopèrent pour la prévention, la recherche et la répression des infractions douanières » (article 8).

Les engagements légaux impressionnants que les États membres de l'UA ont pris au niveau international n'ont en général pas été accompagnés par des mesures concrètes au niveau national permettant leur mise en œuvre. Il est à espérer que le Secrétariat de la ZLECAf

sera capable de donner une nouvelle impulsion à ce processus, par exemple, en surveillant les procédures aux frontières ou encore en évaluant l'utilisation des préférences commerciales sur le continent.

Prenons le cas du Système harmonisé (SH) de l'OMD. La plupart des pays africains sont Parties contractantes à la Convention du SH et sont censés utiliser la toute dernière version du Système harmonisé. Or ce n'est pas toujours le cas. L'avènement de la Zone de libre-échange continentale africaine vient renforcer cette obligation. En effet, au titre de la ZLECAf, les États parties entreprennent d'adopter des nomenclatures tarifaires et statistiques qui sont conformes à la version la plus récente du SH en vigueur.

De nombreux projets ont été lancés pour aider les administrations douanières d'Afrique, les CER et les Secrétariats des unions douanières à appliquer



© Douane camerounaise

depuis janvier 2020, ce mécanisme permet aux opérateurs commerciaux de s'inscrire, de se connecter et de signaler les BNT qu'ils rencontrent. Les informations sont ensuite transmises à des points focaux nationaux chargés de prendre des mesures pour résoudre les problèmes identifiés et de faire rapport dans des délais donnés.

De la négociation à l'application

La Banque mondiale estime que la ZLECAf est susceptible de tirer près de 30 millions d'Africains de l'extrême pauvreté et d'accroître le revenu de 68 millions d'Africains qui vivent avec moins de 5,50 dollars des États-Unis par jour.

L'UA table sur la technologie pour tenir cette promesse. L'un des « instruments opérationnels » de la ZLECAf est le « Système panafricain de paiement et de règlement » (PAPSS de son acronyme anglais), qui est la première infrastructure centralisée de traitement, compensation et règlement du commerce intra-africain et de paiements commerciaux. Le PAPSS est un instrument de la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), une institution financière multilatérale panafricaine créée en 1993 dans le but de financer et de promouvoir le commerce intra-africain et extra-africain. Il permettra aux entreprises africaines de procéder à la compensation et au règlement des transactions commerciales intra-africaines dans leurs devises locales.

les normes internationales, à harmoniser les procédures, à utiliser des pratiques de travail modernes, à échanger des informations et à déployer des outils informatiques. Par exemple, le Programme UE-OMD sur le Système harmonisé en Afrique couvre 49 États membres de l'UA et six CER ou unions douanières (la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, la CAE, la CEEAC, la CEDEAO, la SACU et l'Union monétaire et économique ouest-africaine).

Le chantier le plus difficile demeure la question des barrières non tarifaires au commerce (BNT) et l'Accord prévoit une structure de gouvernance pour traiter le problème. À cet égard, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a aidé l'UA à développer et à mettre en place le « Mécanisme en ligne de rapport, de suivi et d'élimination des barrières non tarifaires à l'échelle continentale » (<https://tradebarriers.africa>). En fonctionnement

Il ne faudrait toutefois pas oublier le rôle fondamental que les administrations des douanes ont à jouer à ce niveau. Il est attendu d'elles qu'elles participent activement à la mise en œuvre de l'Accord au niveau national et qu'elles prennent notamment part aux structures établies au niveau continental à cet effet; notamment aux travaux du sous-comité sur la coopération douanière, la facilitation des échanges et le transit, et du sous-comité sur l'élimination des barrières non tarifaires. Elles devront également fournir des données fiables pour permettre d'évaluer les effets de l'accord sur l'intégration régionale des flux commerciaux.

En savoir +

creckbuyonge@gmail.com

À propos de l'auteur

Creck Buyonge Miritto est consultant indépendant spécialisé dans la douane, le commerce international, la facilitation des échanges et la gestion des frontières. Il est basé à Nairobi, au Kenya.

Le commerce illicite d'espèces sauvages : modes opératoires et itinéraires de transport en Afrique occidentale et centrale

Par la *Environmental Investigation Agency*



© International Fund for Animal Welfare

Le commerce illicite d'espèces sauvages représente une menace pour la biodiversité et les écosystèmes, la santé publique, la bonne gouvernance, les économies et la sécurité partout dans le monde. Étant donné que les marchés sources et de destination se situent souvent à des endroits opposés de la planète, les délinquants exploitent les systèmes de transport internationaux existants pour déplacer leurs produits. Les autorités douanières ont donc un rôle essentiel à jouer pour entraver ces activités et doivent être équipées des connaissances, des ressources et des capacités nécessaires pour tirer pleinement parti de leur position stratégique.

La *Environmental Investigation Agency* (EIA)¹ est une organisation non gouvernementale de lutte contre la criminalité environnementale qui se spécialise, depuis plus de 35 ans, dans le combat contre le trafic illicite d'espèces sauvages. Le présent article a vocation à partager les données que nous avons recueillies et les résultats des analyses et enquêtes que nous avons menées sur les modes opératoires et les itinéraires

de transport suivis par les trafiquants en Afrique occidentale et centrale, avec un accent particulier sur le Nigeria. Le pays est en effet devenu la principale plaque tournante pour l'ivoire et les écailles de pangolin sortant illicitement d'Afrique à destination des marchés asiatiques.

Déplacement vers l'Afrique occidentale et centrale

Dans son rapport *Out of Africa* de décembre 2020, l'EIA révèle qu'un changement notable est intervenu dans les activités de trafic d'ivoire et de pangolins. Ces dernières se sont déplacées de l'Afrique orientale et australe vers l'Afrique occidentale et centrale, les produits ayant pour destination finale l'Asie de l'Est et du Sud-est.² Rien que cette année, la Douane du Nigeria a saisi près de 17 tonnes d'ivoire et d'écailles de pangolin à l'occasion de deux opérations, l'une en janvier et l'autre en juillet, ce qui illustre le rôle central du Nigeria dans le commerce illicite d'espèces sauvages à grande échelle mais aussi le travail mené par les autorités douanières.³

1 The Environmental Investigation Agency, <https://eia-international.org/>

2 EIA (2020), *Out of Africa: How West and Central Africa have become the epicentre of ivory and pangolin scale trafficking to Asia* [rapport en ligne]. Voir <https://reports.eia-international.org/out-of-africa/> [consulté le 08/09/2021 - en anglais uniquement].

3 EIA (2021), *Huge ivory and pangolin scale bust in Nigeria is a chance to disrupt wildlife crime networks* [article en ligne]. Voir <https://eia-international.org/news/huge-ivory-and-pangolin-scale-bust-in-nigeria-is-a-chance-to-disrupt-wildlife-crime-networks/> [consulté le 08/09/2021] ; *Nigeria seizes seven tonnes of pangolin scales as analysis launches to help it fight wildlife crime* [article en ligne]. Voir <https://eia-international.org/news/nigeria-seizes-seven-tonnes-of-pangolin-scales-as-analysis-launches-to-help-it-fight-wildlife-crime/> [consulté le 08/09/2021 - en anglais uniquement].

Si les douanes de la région ont réalisé quelques importantes saisies d'espèces sauvages, il reste encore d'énormes défis à relever pour s'assurer qu'elles puissent contribuer aux efforts de dissuasion et de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages. La pandémie de COVID-19 n'a fait qu'exacerber la situation. Les données de l'EIA montrent que les trafiquants d'espèces sauvages profitent de la corruption, du manque de matériel de scanographie et de la réduction des effectifs déployés durant la pandémie pour passer des produits de la faune et de la flore à travers les frontières.

Les activités des réseaux criminels présents dans les principaux centres d'exportation d'Afrique occidentale et centrale touchent de vastes pans des forêts tropicales et des savanes de la région et sont une menace continue pour les éléphants et les espèces de pangolins (à ventre blanc, à ventre noir et géants) qui s'y abritent. Les routes de contrebande passent par plusieurs pays, parmi lesquels le Togo, le Cameroun, le Gabon, la République démocratique du Congo, la République du Congo, la République centrafricaine, le Liberia, la Côte d'Ivoire et le Bénin.

Les plaques tournantes de transit et d'exportation de la chaîne du trafic illégal d'espèces sauvages

Depuis 2016, le Nigeria a été impliqué dans des saisies mondiales pour près de 40 tonnes d'ivoire et 184 tonnes d'écailles de pangolin. Dans de nombreux cas, l'ivoire et les écailles ont été retrouvés dans le même envoi, ce qui témoigne d'un haut degré de convergence entre ces deux produits. Les trafiquants d'ivoire et d'écailles sont probablement impliqués dans d'autres types de trafic de produits liés aux espèces sauvages tels que les cornes de rhinocéros, les dents de lion, les hippocampes et les ailerons de requins, ainsi que les peaux d'âne et le bois.

En menant des opérations d'infiltrations en Afrique occidentale et centrale, l'EIA a découvert comment l'ivoire et les écailles de pangolin sont passés en contrebande à travers la région, à l'entrée et à la sortie du Nigeria. Il arrive fréquemment, par exemple, que les produits illicites d'espèces sauvages soient achetés auprès de fournisseurs au Cameroun avant d'être vendus à des clients au Nigeria et à l'étranger,



© EIA

La Douane du Nigeria a saisi des défenses d'éléphant, des écailles de pangolin, ainsi que des crânes, des dents et des griffes de lion en février 2021.

principalement à des acheteurs vietnamiens et chinois. On sait que des négociants basés à Lagos sont de connivence avec des commissionnaires en douane qui entretiennent, pour leur part, des liens privilégiés avec des fonctionnaires corrompus, en particulier dans les bureaux de douane de ports maritimes ou d'aéroports spécifiques. Ils peuvent ainsi exporter des quantités ahurissantes d'ivoire et d'écailles de pangolin. Ces activités hautement organisées et sophistiquées, qui s'étendent sur plusieurs juridictions, constituent non seulement des infractions aux législations douanières et environnementales, mais aussi des délits au sens du droit pénal, relevant de la criminalité organisée, de l'association de malfaiteurs, du blanchiment de capitaux et de la corruption.

Moyens cachés

Il est notoire que les trafiquants en Afrique occidentale et centrale recourent aux services des grandes compagnies de transport maritime et aérien pour transporter leurs marchandises illicites. Parmi ces dernières figurent Maersk, Pacific International Lines, Ethiopian Airlines, Turkish Airlines et Emirates Airlines.⁴ Les contrebandiers utilisent une série de moyens cachés ou des marchandises « de remplissage » pour dissimuler l'ivoire et les écailles de pangolin, leur choix étant dicté par la légalité de la marchandise choisie, par son prix et par sa ressemblance aux produits de contrebande, au niveau de la forme et de la taille. Par exemple, les noix de cajou sont couramment utilisées pour cacher les écailles de pangolin

4 L'EIA a entamé des discussions préliminaires avec ces sociétés et continuera à partager des renseignements qui peuvent être exploités afin de contribuer à la lutte contre ce trafic.

transportées par fret maritime vers l'Asie depuis le Nigeria, le plus souvent depuis le port maritime d'Apapa. D'autres types de produits utilisés par les trafiquants sont les peaux d'âne, les racines de gingembre, les arachides, les fèves, le bois, le plastique, le charbon, l'huile de palme et les graines de moringa.

Du Nigeria au Vietnam

Pour exporter leurs marchandises illégales, les négociants au Nigeria travaillent en étroite collaboration avec des affréteurs dans de grands centres d'activité tels que le port maritime d'Apapa et l'aéroport de Lagos. Bien qu'il existe des liaisons directes entre le Nigeria et les ports du Vietnam, comme ceux de Hai Phong, de

Da Nang et d'Hô Chi Minh-Ville, la plupart des syndicats du crime choisissent des itinéraires impliquant un transbordement et/ou un transit, notamment par la Malaisie et Singapour, pour éviter les risques de détection. Durant le transit, les commissaires en douane impliqués reconditionnent les marchandises et n'hésitent pas à remplacer les connaissances avant que les produits ne poursuivent leur route vers le Vietnam et la Chine par voie aérienne, maritime ou terrestre. À l'arrivée, les commissaires en douane à destination se chargent du dédouanement des envois avant de les expédier aux importateurs, qui vendent alors les produits à des personnes qui se chargeront de leur ouvroison et/ou aux consommateurs finaux.

Tableau : Exemples de saisies à grande échelle d'ivoire et d'écailles de pangolin impliquant le Nigeria et le Vietnam⁵

Lieu	Date	Produit	Quantité	Itinéraire
Lagos, Nigeria	Juillet 2021	Ivoire, pangolin	7 137 kg d'écailles de pangolin, 4,6 kg de griffes de pangolin, 846 kg d'ivoire	Inconnu
Port d'Apapa, Nigeria	Janvier 2021	Pangolin	8 800 kg d'écailles de pangolin et d'ivoire	À destination du Vietnam
Port de Cai Mep, Vietnam	Mai 2019	Ivoire, pangolin	5 260 kg d'écailles de pangolin	En provenance du Nigeria
Port de Da Nang, Vietnam	Octobre 2018	Ivoire, pangolin	6 334 kg d'écailles de pangolin et 1 800 kg d'ivoire	En provenance du Nigeria

Le rôle de la corruption

Il est universellement reconnu que la corruption vient huiler les rouages de la criminalité organisée et les crimes liés aux espèces sauvages ne font pas figure d'exception.⁶ Les trafiquants d'espèces sauvages considèrent le Nigeria comme un pays « sûr » pour le commerce et le transport de produits illégaux, en particulier parce qu'il y est facile de verser des bakchichs – et que ces « dons » y sont tout aussi facilement acceptés. La corruption permet aux délinquants d'empêcher que leurs activités ne soient découvertes et leurs produits saisis ; elle leur garantit de ne pas se faire arrêter et elle leur permet même de récupérer leurs marchandises dans les rares cas où ces dernières ont été confisquées par les autorités. Jusqu'à 70 % des sommes exigées par les agents en douane corrompus partent en pots-de-vin versés à des fonctionnaires et au personnel des sociétés de transport impliqués dans le processus de contrôle du fret.



© EIA

Ivoire brut proposé à la vente par des commerçants au Nigeria durant les enquêtes de l'EIA

⁵ Global Environmental Crime Tracker de l'EIA pour la lutte contre les délits environnementaux

⁶ ONUDC, Corruption and wildlife and forest crime [article en ligne]. Voir <https://www.unodc.org/unodc/en/corruption/wildlife-and-forest-crime.html> [consulté le 08/09/2021 - en anglais uniquement].



© EIA

Des écailles de pangolin passées en contrebande à la sortie du Nigeria et montrées aux enquêteurs de l'EIA

Nos recherches montrent que les trafiquants au Nigeria construisent généralement un véritable réseau d'individus corrompus, parmi lesquels figurent des membres du personnel des sociétés de transport, de la douane et de la sécurité portuaire chargés d'inspecter les envois. Tous travaillent en équipe et se partagent les dessous-de-table payés par les trafiquants et les transporteurs. Par ailleurs, certains éléments de preuve montrent que les trafiquants utilisent des sociétés écrans pour dissimuler la vraie nature de leurs affaires, recourant à une première entreprise à deux ou trois reprises avant de passer à une autre.

Incidence de la COVID-19

Les mesures découlant de la COVID-19 ont eu des répercussions sur le trafic d'espèces sauvages et ont créé une situation dynamique. Les données de l'EIA indiquent une chute importante du nombre de saisies d'ivoire et d'écailles de pangolin déclarées en 2020 et en 2021 par rapport aux années précédentes, ce qui est probablement dû aux restrictions sur les déplacements internationaux et à la réduction des vols de passagers en lien avec la pandémie. Cette diminution peut être aussi due à une disponibilité moindre du personnel des services répressifs chargés de mener des enquêtes et de détecter les envois suspects aux frontières ainsi qu'à une réduction du nombre de rapports concernant les saisies d'espèces sauvages, les priorités ayant changé face à la pandémie. Toutefois, les enquêtes de l'EIA confirment que le trafic d'ivoire et d'écailles de pangolin se poursuit malgré la pandémie, comme en témoigne la saisie effectuée par la Douane du Nigeria qui a intercepté près de 17 tonnes de ces deux produits entre janvier et août 2021.

Les acheteurs vietnamiens et chinois qui venaient au Nigeria par le passé pour mener leurs transactions n'ont pas pu voyager durant la pandémie. Les trafiquants se sont entre-temps adaptés aux restrictions imposées sur les voyages et sur le

transport et tant les fournisseurs que les acheteurs recourent de plus en plus aux plates-formes de communication en ligne et aux réseaux sociaux. De plus, les témoignages de trafiquants laissent supposer que tout au long de la pandémie, de grandes quantités de produits de contrebande d'espèces sauvages ont été stockées en attendant que les affaires reprennent dans l'après-COVID-19. Tandis que les voyages internationaux reprennent, il sera particulièrement important pour les douanes et les services répressifs de maintenir et de renforcer les contrôles aux points de passage frontaliers.

Il semble aussi que les contrôles moins sévères aux ports maritimes aient encouragé les délinquants à recourir en continu au transport maritime pour leurs activités. Bien que les renseignements recueillis semblent indiquer que le trafic se soit ralenti en bout de chaîne en Asie, il est à parier que les marchandises continuent d'être expédiées au Vietnam et en Malaisie par voie maritime.

La corruption s'est également maintenue pendant la pandémie. Les renseignements indiquent que les travailleurs aux ports maritimes sont plus disposés à accepter des pots-de-vin de la part des trafiquants pour faire face aux difficultés économiques qu'ils rencontrent comme conséquence des confinements nationaux et que le prix demandé pour le dédouanement des envois d'ivoire et d'écailles de pangolin a augmenté durant ces périodes.

Conclusion

Il est absolument essentiel de détecter les cas de corruption au sein des services gouvernementaux concernés, parmi lesquels la douane, et de résoudre le problème pour lutter efficacement contre la criminalité liée aux espèces sauvages. L'EIA encourage les autorités douanières nationales à travailler en étroite collaboration avec les organes nationaux de lutte contre la corruption afin de s'assurer que les individus corrompus fassent l'objet d'une enquête et soient poursuivis en conséquence.

Compte tenu de la nature transnationale du trafic d'espèces sauvages, une coordination internationale et régionale est fondamentale pour entraver les activités des délinquants et pour endiguer ce type de délinquance. En outre, il est nécessaire d'encourager les sociétés de transport, les commissaires en douane, les affréteurs et les autres opérateurs privés à améliorer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et de transport et à coopérer concrètement avec les douaniers afin de détecter le trafic d'espèces sauvages, de saisir les envois et d'ouvrir des enquêtes. Les populations d'éléphants et de pangolins sont gravement menacées en Afrique occidentale et centrale : nous n'avons tout simplement plus de temps à perdre.

En savoir +

rachelmackenna@eia-international.org



Un nouvel espace pour la formation des douaniers au Maroc

Par Khadija Arfaoui, chef de division, Institut de formation douanière, Administration des Douanes et Impôts Indirects, Maroc

Consciente que le renforcement du capital humain constitue l'un des facteurs déterminants de la performance, la Douane marocaine en a fait l'un des cinq objectifs de son plan stratégique 2017-2021. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan, un Institut de Formation Douanière (IFD) a vu le jour en septembre 2019. Dans cet article, l'Administration explique comment elle entend remplir ses ambitions en matière de renforcement des capacités douanières grâce aux nouvelles infrastructures et méthodes de formation qu'offre l'Institut.

Un Institut de Formation Douanière (IFD) a vu le jour en septembre 2019 à Benslimane, une petite ville située à égale distance entre Casablanca et Rabat. L'Institut se substitue au Centre de Formation Douanière (CFD) créé dès 1975 afin de permettre aux nouvelles recrues d'intégrer aisément leur nouvel environnement de travail et aux agents déjà en poste d'acquérir des compétences et de s'adapter à leurs nouvelles missions. Le Centre formait également depuis 1999 des douaniers francophones d'Afrique et d'Haïti dans le cadre de la coopération Sud-Sud mise en œuvre par l'Administration.

Formation initiale et continue

Avant d'expliquer plus en détails les raisons derrière la création d'une nouvelle structure dédiée à la formation, une présentation de la politique dans ce domaine s'impose. Au Maroc, la formation s'adresse aux nouvelles recrues ayant réussi le concours d'entrée des douanes, ainsi qu'au personnel en activité.

Le parcours initial des nouvelles recrues s'articule autour de trois phases :

- une formation militaire qui leur permet d'acquérir des fondamentaux théorique,

technique et pratique et de développer notamment le sens de l'honneur, du devoir et de la discipline.

- une formation douanière qui diffère selon que les nouvelles recrues ont réussi le concours d'inspecteurs des douanes ou celui de gardiens des douanes.
- une intégration progressive au poste de travail qui se déroule durant les derniers mois de formation et qui correspond à une formation en alternance.

Une fois en poste, les douaniers marocains peuvent continuer à se former. Le programme est établi à partir d'une analyse des besoins en rapport avec les priorités opérationnelles du moment et celles à venir. Cette analyse est réalisée annuellement par l'IFD et les cellules régionales de formation en prenant comme base les résultats annuels établis par les équipes chargées du dispositif de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, avec le support des divers responsables opérationnels.

Sont également proposées des formations aux métiers dits d'appui au sein de l'Administration, tels que la gestion des ressources humaines ou la gestion budgétaire. S'ajoute à cela une formation spécifique intitulée « préparation de la relève » qui s'adresse à un vivier de douaniers sélectionnés pour leur potentiel à exercer des postes à responsabilités.

Enfin, une formation sur l'encadrement vise à instaurer une vraie culture managériale au sein de l'administration. Cette formation est actuellement ouverte aux responsables opérationnels de premier niveau, mais la Douane marocaine ambitionne de la généraliser à moyen terme à toute son équipe dirigeante.

Un catalogue détaillé apporte toutes les précisions concernant les formations disponibles en termes de population cible, d'objectifs, de contenu et de progression pédagogique. Il peut s'agir d'activités de courte durée (une ou deux journées) ou de cycles plus longs (une ou deux semaines).

Évaluation

Les formations dispensées font, systématiquement, l'objet d'évaluations à chaud pour, d'une part, en apprécier l'utilité en termes d'amélioration des performances au travail et,

d'autre part, identifier les lacunes et y apporter les ajustements nécessaires.

L'évaluation est faite sur base de formulaires en ligne conçus sur mesure pour chaque formation selon son cahier des charges. Les réponses et commentaires sont analysés par l'ensemble des acteurs et intervenants concernés (formateurs, apprenants de l'IFD).

Formateurs

La Douane marocaine compte plus d'une centaine de formateurs accrédités en interne, dont une vingtaine exerce en permanence à l'IFD, qui se perfectionnent et mettent à jour leurs connaissances de façon continue en participant à des ateliers, à des programmes de formation de formateurs et à des stages d'insertion périodiques au sein des structures opérationnelles de l'Administration. Cette dernière fait appel également à des professionnels travaillant pour diverses institutions publiques et privées.

Un réseau riche de formateurs

19 formateurs permanents et suppléants

25 officiers et sous-officiers instructeurs en matière de formation militaire

81 formateurs vacataires internes

8 formateurs vacataires internes en management douanier

Coopération internationale

Depuis 1999, des cycles de formation initiale sont organisés chaque année pour des douaniers étrangers avec le concours de l'Agence Marocaine de Coopération Internationale (AMCI). Y ont déjà pris part 1 011 cadres étrangers originaires de 22 pays africains et d'Haïti. Dispensée en langue française, cette formation connaît une demande de participation croissante et la Douane marocaine projette d'augmenter le nombre de bénéficiaires pour passer de 60 places pour le cycle 2021-2022 à une centaine à moyen terme.

Le Centre devient Institut

Si l'Institut de Formation Douanière (IFD) s'inscrit dans la continuité de son prédécesseur, le CFD, sa création marque un véritable tournant, tant en matière d'infrastructure que de méthodes de travail. Le changement de nom s'imposait pour traduire l'ambition de la Douane marocaine en matière de renforcement des compétences et savoir-faire et communiquer son engagement vers l'excellence en matière de formation.

Le modèle de formation est basé sur une combinaison encore plus équilibrée entre théorie

et pratique. Cette dernière fait la part belle aux simulations et jeux de rôles, stages pratiques et études de cas, auxquels s'ajoutent les visites de terrain et les stages pratiques au sein des structures opérationnelles. Une série de vidéos courtes de 30 secondes à 5 minutes, baptisée en arabe « *fil maydane* » (sur le terrain), a également été développée. Présentées lors d'ateliers, les vidéos permettent aux apprenants de mieux se projeter dans leur futur environnement de travail.

La nouvelle infrastructure de l'Institut devait permettre cette pluralité des modalités pédagogiques et ne plus contraindre l'action de formation à une pratique classique. Les espaces pédagogiques et de vie de l'IFD ont ainsi été conçus pour permettre :

- d'apprendre par l'expérience : plusieurs espaces recréant des théâtres d'intervention ont été construits afin d'offrir aux apprenants la possibilité de s'exercer au plus proche du réel.
- de faciliter l'alternance de modalités pédagogiques différentes et complémentaires (cours, exposés, résolutions de problèmes).
- de favoriser la rencontre et l'échange et d'encourager la sociabilité.
- de consulter facilement des ouvrages de référence - 3000 sont accessibles en se rendant à la bibliothèque de l'IFD et des centaines d'autres peuvent être empruntés via le portail Intranet de l'Administration.
- de respecter les rythmes d'apprentissage des apprenants qui peuvent alterner entre les temps de formation et les temps de détente tout en restant dans les locaux de l'IFD. Outre les résidences étudiantes, ces derniers comprennent des espaces de vie commune, notamment un restaurant et une cafétéria, une salle de sport et un terrain omnisport.
- d'accéder sur tout le campus au réseau « wifi » et de pouvoir travailler dès lors de n'importe où, seul ou en groupe.



© Douane du Maroc



Formation au secteur privé

Si la Douane marocaine organisait déjà des formations au profit de certains de ses partenaires institutionnels et privés, elle a prévu, avec le nouvel Institut, d'étoffer son offre pour répondre aux besoins d'un public plus large. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la déclinaison de la nouvelle stratégie de l'Administration à l'horizon 2023 qui vise, entre autres, à consolider le partenariat Douane/secteur privé et à renforcer la confiance entre les deux parties. Le programme de formations est actuellement développé avec les nouveaux partenaires concernés.

Des formations en anglais

La Douane marocaine a également prévu de dispenser des formations en anglais pour répondre à la demande croissante de ses partenaires anglophones. Ainsi, parmi les cycles d'une à deux semaines qui verront bientôt le jour, les suivants seront organisés en langues française et anglaise :

- gestion des Ressources Humaines ;
- ciblage, valeur en douane et procédures de dédouanement ;
- analyse du risque et sélectivité ;
- démarche de l'audit douanier.

Les formateurs et animateurs de ces cycles sont des douaniers experts dans leur domaine, choisis pour leur maîtrise de la langue anglaise.

Technologies et COVID-19

Les nouvelles technologies ont également été mises à profit, tant pour permettre une gestion informatisée de l'Institut que pour diversifier les modalités de mise en œuvre des formations.

L'IFD utilise, dans sa gestion quotidienne et dans ses interactions avec les apprenants, un système permettant la gestion de la formation de bout en bout, depuis l'inscription des élèves à la délivrance des attestations et diplômes, en passant par la gestion des programmes et des cycles de formation ainsi que la prise en charge des aspects logistiques se rapportant à l'hébergement et à la restauration.

Chaque élève dispose d'un compte personnel qui comptabilise, par année, le nombre de jours passés en formation. Actuellement, afin d'assurer une équité en matière d'accès à la formation, chaque douanier a droit à 5 jours de formation continue par an.

Une plateforme de formation e-learning baptisée « Takouine » donne accès à une cinquantaine de modules de formation en ligne qui viennent parfois compléter un cours donné en présentiel. La plateforme met aussi à la disposition des apprenants différents supports pédagogiques, y compris des exercices et des études de cas pratiques. Un accompagnement de la formation à distance est assuré par des tuteurs afin de soutenir les efforts d'apprentissage et d'entretenir la motivation des apprenants.

Pour rapprocher au plus près la formation des procédures opérationnelles, qui sont dématérialisées, un outil de simulation à l'identique de la Base Automatisée des Douanes en Réseau (BADR), le système informatique marocain pour les opérations de dédouanement, a été mis en place. Réplique parfaite de BADR et de ses applicatifs, il permet aux formateurs d'utiliser l'architecture réelle des données et de créer des données fictives lors des exercices pratiques.

Avant la crise sanitaire générée par la COVID-19, l'e-learning et les cours en ligne étaient fort utilisés mais en complément des cours en présentiel. Ils ont désormais pris le relais pour assurer la continuité de la formation. Il a fallu développer rapidement une vingtaine de cours à distance au profit de profils variés, ainsi que des tests et quiz permettant une évaluation continue de la progression des élèves. Les services techniques ont dû redimensionner la plateforme pour qu'elle supporte un nombre important d'utilisateurs simultanés. Le défi a été relevé, puisque 2 130 participants ont bénéficié de formations en ligne en 2020, contre 1 424 en 2019, soit une progression de près de 50 %.

En savoir +

k.arfaoui@douane.gov.ma

Plusieurs espaces recréant des théâtres d'intervention ont été construits afin d'offrir aux apprenants la possibilité de s'exercer au plus proche du réel.

Réforme douanière : le parcours de la Douane d'Ouzbékistan

Par Ulugbek Tadjiev et Mirshod Kurbonov, département de coopération internationale, Comité d'État de la douane de la République d'Ouzbékistan

En décembre 2020, l'Ouzbékistan a ratifié la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (ou Convention de Kyoto révisée). Le présent article décrit l'effet de la Convention sur le processus de réforme douanière et offre un aperçu des travaux entrepris au cours des derniers mois pour la mise en œuvre des normes internationales et l'adoption de méthodes de travail modernes.

L'Ouzbékistan est un pays enclavé d'Asie centrale. S'il a déclaré son indépendance de l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) en août 1991, le pays s'est vraiment libéré du modèle étatique et est sorti de son isolement économique en 2016, suivant l'élection du Président Shavkat Mirziyoyev. Depuis lors, il s'est embarqué dans un ambitieux programme de modernisation économique et de réformes institutionnelles.

Au niveau douanier, le premier grand changement intervenu a été l'adoption d'un nouveau code des douanes, aussi aligné que possible sur les normes internationales. Le code est entré en vigueur le 20 avril 2016... Et ce n'était qu'un début. Pour la Douane ouzbèke, la priorité était de faire en sorte que le pays ratifie la Convention de Kyoto révisée de l'OMD et d'aligner le nouveau code sur les dispositions et les principes de la Convention, ce qu'il n'était qu'en partie. La réunion du Secrétaire général de l'OMD, Kunio Mikuriya, avec le Président Mirziyoyev en novembre 2019 a donné une impulsion

nouvelle aux efforts en ce sens. Un peu plus d'un an plus tard, l'instrument d'adhésion a été déposé et la CKR est entrée en vigueur en Ouzbékistan le 16 mai 2021.

Processus d'adhésion à la CKR

Dans l'ensemble, la CKR, qui représente un modèle de référence pour des régimes douaniers modernes, vise entre autres à mettre au point des procédures douanières prévisibles et transparentes fondées sur l'utilisation des technologies de l'information, sur la gestion des risques, sur une démarche coordonnée des contrôles avec les autres agences gouvernementales, et sur des partenariats avec le secteur privé. La CKR se divise en trois parties : le texte de la Convention, l'Annexe générale constituée de 10 Chapitres, et 10 Annexes spécifiques. Toute l'Annexe générale est exécutoire pour les Parties contractantes et aucune réserve ne peut être émise concernant sa mise en œuvre. Les Annexes spécifiques de la CKR se composent de normes et de pratiques recommandées concernant d'autres aspects des



régimes douaniers. Les Parties contractantes peuvent accepter une ou plusieurs des Annexes spécifiques et soumettre également des réserves concernant les pratiques recommandées à l'OMD.

En 2015, dans le cadre de l'élaboration du nouveau code des douanes, la Douane ouzbèke avait mené une analyse des écarts, avec l'aide des experts du Secrétariat de l'OMD, afin de jauger le niveau de conformité de la législation nationale et des cadres réglementaires par rapport aux normes de la Convention. Toutes les dispositions de la CKR avaient été comparées à la législation nationale.

L'analyse avait permis de conclure que 73 normes (soit 63%) de l'Annexe générale et 200 normes (soit 83%) des Annexes spécifiques étaient déjà en cours d'application en Ouzbékistan. Le projet de code couvrait tous les régimes douaniers, à l'exception :

- de la « Transformation de marchandises destinées à la mise à la consommation » (chapitre 4, Annexe spécifique F),
- de la disposition sur les seuils *de minimis*,
- de la disposition sur les opérateurs agréés,
- des régimes et des contrôles douaniers relatifs aux zones franches.

L'un des principaux défis était donc de mettre en place les cadres légaux nécessaires pour introduire de tels régimes et procédures au cours des prochaines années.

De plus, d'autres changements ont été apportés au code existant afin de pouvoir appliquer les dispositions de la CKR relatives aux contrôles conjoints aux points de passage des frontières communes et aux frais que peut imposer la douane (« Lorsque la douane n'est pas en mesure de fournir des renseignements gratuitement, la rémunération exigée est limitée au coût approximatif des services rendus »).

La Douane ouzbèke avait envisagé à plusieurs reprises d'adhérer à la Convention mais toute une série de problèmes d'ordre juridique, politique et technique l'avait empêchée d'aller de l'avant. Lorsque le Président a exprimé son soutien en faveur de réformes douanières approfondies en 2016, l'Administration a sauté sur l'occasion pour évoquer à nouveau la possibilité d'une ratification de la CKR. Le but était non seulement de promouvoir les réformes mais aussi de faire en sorte que les efforts consentis en vue de mettre

en place des procédures, des réglementations et des pratiques douanières conformes aux normes internationales soient reconnus tant au niveau national qu'international.

Le processus d'adhésion a été conclu en décembre 2020 et la Douane ouzbèke a ainsi pu prendre part à la 23^e réunion du Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée. L'Ouzbékistan a accepté toutes les annexes spécifiques de la Convention (normes et pratiques recommandées), à l'exception du chapitre 3 de l'Annexe spécifique E relatif au transport de marchandises par cabotage, ce régime ne s'appliquant pas aux pays enclavés.

Travaux en cours

Comme prévu par la Convention, la Douane ouzbèke doit appliquer toutes les dispositions de la CKR d'ici décembre 2023. L'OMD considère que la mise en œuvre de la CKR sous-tend les efforts des pays en vue d'une application efficace et harmonisée de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges (AFE), qui est entré en vigueur le 22 février 2017. L'Ouzbékistan a renoué les négociations en vue d'adhérer à l'OMC en juillet 2020 et la ratification de la CKR s'inscrit dans la lignée de son engagement à assurer la conformité de son régime commercial avec les règles de l'OMC.

Une autre mission de diagnostic a été entreprise en février 2020 par le Secrétariat de l'OMD dans le cadre de son Programme Mercator, programme spécialement conçu pour assister les gouvernements dans la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce prévues par l'AFE tout en faisant la promotion des normes de l'OMD telles que la CKR.

Les recommandations des experts incluent notamment :

- la définition d'un plan stratégique douanier pluriannuel dans le but d'uniformiser les différentes initiatives et instructions gouvernementales.
- la mise au point et l'application d'une stratégie de communication pour tenir le personnel et les intervenants externes mieux informés des changements en cours d'adoption.
- l'adoption d'une démarche basée sur les compétences en matière de gestion des ressources humaines et l'amélioration du plan de renforcement des capacités existant.

La numérisation des procédures douanières est devenue la priorité absolue. La Douane ouzbèke veut mettre au point des solutions de TIC pour éliminer les procédures papier et garantir la gestion des risques et l'analyse des données.

- l'application de la méthodologie de l'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS) de l'OMD.
- la mise en œuvre de la procédure permettant le dépôt électronique préalable de la déclaration en douane, avec la possibilité de traiter l'information ainsi soumise afin de déterminer si les marchandises doivent faire l'objet d'un contrôle ou si elles peuvent obtenir la mainlevée dès leur arrivée.
- la mise au point et l'application d'une stratégie formelle de gestion des risques en vue : a) de garantir que la gestion des risques soit appliquée à toutes les opérations et à tous les points de contrôle, tout en veillant à faire en sorte que des contrôles aléatoires soient menés sur un petit nombre de marchandises, afin de permettre au système automatisé de continuer à apprendre ; b) d'éviter les inspections multiples pour les mêmes opérations et d'éliminer la possibilité pour les agents locaux de modifier le résultat du système de sélection ; c) de permettre aux envois renvoyés vers le circuit vert et le circuit bleu d'être libérés aux points de contrôle frontaliers ; d) d'assurer le suivi adéquat de l'efficacité de la gestion des risques.
- la création d'une unité de contrôle a posteriori (CAP), suivant des procédés bien définis et des procédures opérationnelles normalisées qui lui permettent de lancer des enquêtes et des programmes d'audit basés sur la gestion des risques et ciblant non pas des opérations spécifiques mais bien des opérateurs.
- la création d'un groupe de travail avec les autres services présents aux frontières afin d'approfondir la coopération et la communication inter-agences.
- la possibilité pour les opérateurs commerciaux de soumettre les documents et/ou les données exigés pour l'importation, l'exportation, ou le transit de marchandises à un point d'entrée unique.

La Douane numérique

Il convient de noter que la numérisation des procédures douanières est devenue la priorité absolue. Cette décision est en lien direct avec la crise de la pandémie de COVID-19. La Douane ouzbèke veut mettre au point des solutions de



TIC pour éliminer les procédures papier et garantir la gestion des risques et l'analyse des données.

Dans ce domaine, les initiatives suivantes sont en cours de déploiement :

- la numérisation des documents commerciaux pour faciliter le traitement électronique des données (l'Agence de quarantaine de l'État a commencé à recevoir des documents sous format électronique et des discussions sont en cours avec l'Agence responsable des contrôles vétérinaires et l'Agence chargée de la santé et de la surveillance épidémiologique).
- l'intégration du Système de déclaration en douane et des systèmes informatiques des autres autorités de réglementation frontalières.
- la création d'un système permettant le suivi des marchandises en temps réel, depuis leur entrée sur le territoire douanier jusqu'à leur mise en libre circulation, notamment en liaison avec l'autorité chargée des chemins de fer.
- la possibilité d'utiliser le Système de déclaration en douane à travers une application mobile.
- la définition d'indicateurs de risque et l'utilisation d'outils d'analyse des données automatisés afin d'ouvrir la voie à des procédures de dédouanement automatisées et de réduire les pratiques discrétionnaires des douaniers.
- le passage au système international eTIR, qui remplace le carnet TIR papier.

En savoir +

u.tadjiev@customs.uz
m.qurbonov@customs.uz

Rencontre entre le Secrétaire général de l'OMD, Kunio Mikuriya, et le Président Mirziyoyev en novembre 2019

Nous sommes foncièrement convaincus qu'il ne revient pas aux citoyens de servir les organes de l'État mais bien aux organes de l'État de servir les citoyens.

Shavkat Mirziyoyev, Président d'Ouzbékistan



Améliorer l'environnement commercial à travers la réforme et l'innovation : aperçu des récents changements intervenus en Chine concernant l'administration des règles d'origine

Par Jiang Feng, Directrice générale du département de recouvrement des droits, Douane chinoise

La Douane chinoise joue un rôle essentiel dans l'administration des règles d'origine, depuis leur formulation jusqu'à leur mise en œuvre. Ceux et celles qui suivent de plus près les questions commerciales et les réformes douanières en Chine auront peut-être constaté l'émergence, au cours des dernières années, de nouvelles expressions et de nouveaux termes dans ce domaine, comme « l'impression libre-service de certificats d'origine », le Système d'échange de données électroniques sur l'origine (EODES) et « la vérification intelligente ». Le présent article explique chacune de ces notions.

Deux événements récents ont déclenché une véritable transformation dans l'administration des règles d'origine en Chine. Le premier a été le lancement par la Douane chinoise d'une initiative baptisée « *Smart Customs, Smart Borders and Smart Connectivity* » (Douane intelligente, frontières intelligentes et connectivité intelligente). Aussi

appelée l'initiative des 3S, elle établit une feuille de route en vue du déploiement de solutions intelligentes pour le contrôle douanier, la gouvernance et la coopération. Le deuxième événement a été la décision par le gouvernement chinois d'intégrer au sein de la Douane chinoise, à partir de mars 2018, les fonctions et le personnel

du Service d'inspection et de quarantaine, cette intégration couvrant l'administration des certificats d'origine.

Ces deux mesures ont donné à la Douane chinoise l'élan nécessaire pour revoir les procédures concernant les règles d'origine et améliorer ainsi la mise en œuvre des accords de libre-échange (ALE) et des arrangements commerciaux préférentiels. Trois grandes initiatives sont détaillées ci-après : l'impression libre-service de certificats d'origine, le Système d'échange de données électroniques sur l'origine (EODES) et la vérification intelligente.

L'impression libre-service : rendre la vie des exportateurs plus facile

La Chine délivre trois types de certification de l'origine : les certificats non préférentiels, les certificats préférentiels et les certificats spéciaux. Cette dernière catégorie de certificats porte sur des produits particuliers et des industries où des exigences spécifiques en matière d'origine s'appliquent dans le pays d'importation.

Les exportateurs peuvent soumettre leur demande de certificat sous format papier ou en version électronique, soit en se connectant au système de Guichet unique pour le commerce international soit en se rendant sur le site « *Internet + Customs* ». Une fois la demande examinée et approuvée, la Douane chinoise notifie l'exportateur. En outre, les exportateurs peuvent obtenir un certificat auprès du Conseil chinois pour la promotion du commerce international. Le processus de délivrance sera tout de même supervisé par la Douane chinoise.

Dès qu'ils reçoivent la notification, les exportateurs ont deux choix : soit ils demandent à la Douane de leur fournir un exemplaire papier du certificat original, portant une signature manuelle ainsi que le tampon du bureau de douane régional ; soit ils ont recours à « l'impression libre-service » et impriment leur propre certificat qui portera la signature et le tampon électroniques de la Douane chinoise. Le document a la même valeur qu'un certificat signé à la main et estampillé par un agent des douanes. Seul le « premier » exemplaire imprimé sera considéré comme le certificat d'origine à présenter aux autorités à leur demande. Si l'exportateur imprime le document encore une fois, ce dernier portera une référence indiquant qu'il s'agit d'une copie.

Pour que l'impression libre-service fonctionne, les certificats imprimés par le déclarant doivent être reconnus par le pays d'importation. Pour s'assurer que ce soit le cas, la Douane chinoise a dû s'adresser à chaque point de contact mentionné dans chaque accord de libre-échange (ALE) ou arrangement préférentiel. Elle a également publié des articles et organisé des séminaires pour s'assurer que les exportateurs utilisent effectivement cette modalité.

L'autorité douanière et les opérateurs commerciaux du pays d'importation souhaitant procéder à une vérification croisée des détails figurant sur un certificat d'origine peuvent consulter le site <http://origin.customs.gov.cn> pour les certificats délivrés par la Douane chinoise et le site <http://check.ccpiteco.net> pour ceux émis par le Conseil de Chine pour la promotion du commerce international.

EODES: vers une plus grande numérisation

Les importateurs qui souhaitent demander un traitement préférentiel au titre d'un ALE ou d'un arrangement préférentiel doivent soumettre, par voie électronique ou sous format papier, la preuve documentaire de l'origine prévue par l'accord ou l'arrangement (comme le certificat d'origine et les documents exigés pour prouver qu'aucune manipulation ni modification ne sont intervenues).

Un moteur de risque analyse ensuite les données soumises selon des indicateurs de risque prédéfinis et classe les déclarations. Les transactions qui sont considérées comme présentant un faible risque seront dédouanées sans être soumises à une vérification ultérieure (circuit vert), tandis que celles posant un risque élevé (circuit rouge) feront l'objet d'un contrôle approfondi. L'importateur ou son représentant peut se voir obligé de fournir l'exemplaire papier du certificat d'origine ou toute autre information complémentaire. Cette vérification documentaire peut être suivie d'une vérification matérielle des marchandises. Durant les contrôles, la Douane se focalise donc sur la nature des marchandises ainsi que sur l'authenticité des documents fournis par l'importateur.

La procédure actuellement en place pose deux grands problèmes. D'abord, la procédure à suivre pour vérifier l'authenticité des copies scannées de documents relatifs à l'origine fournis par des parties et des autorités situées dans une autre juridiction (le pays d'exportation) est lourde. Ensuite, cette vérification ne peut se faire en temps « réel », au moment où la déclaration en douane est soumise.

Pour résoudre ces écueils, la Douane chinoise a mis en place le Système d'échange de données électroniques sur l'origine (EODES de son acronyme anglais). EODES permet à la Douane chinoise et aux administrations désignées de 11 partenaires ayant conclu un ALE ou un arrangement préférentiel avec la Chine d'échanger des données électroniques sur la preuve de l'origine des marchandises qui sont importées dans les pays respectifs ou exportées depuis leur territoire sous un régime préférentiel. Les importateurs et exportateurs n'ont pas besoin de soumettre ni d'échanger les certificats ou toute autre preuve documentaire ; il leur suffit à la place d'indiquer le numéro du certificat sur leur déclaration. Lorsque l'importateur demande le traitement tarifaire préférentiel, l'autorité douanière du pays d'importation peut alors comparer les données soumises par ce dernier aux renseignements figurant dans EODES.

Vérification intelligente

Afin d'automatiser encore davantage les contrôles des documents soumis par les demandeurs de certificats d'origine et de détecter plus efficacement les tentatives de fraude, la Douane chinoise a lancé, en août 2020, un projet pilote appelé « Vérification intelligente ». L'objectif était de créer un système d'intelligence artificielle (IA), qui peut être défini comme un « groupe d'algorithmes capable de modifier ses propres algorithmes et d'en créer de nouveaux, en réponse aux contenus et données qu'il a appris, au lieu de se reposer uniquement sur les contenus qu'il a été formé à reconnaître comme des éléments déclencheurs »¹. Les méthodes d'analyse des données développées dans le cadre du pilote sont appliquées depuis décembre 2020 et ont déjà été utilisées pour le traitement sécurisé de plus de 4,6 millions de demandes de certification de l'origine. Le système d'IA est encore en phase

« d'apprentissage ». Les développeurs espèrent qu'il sera capable d'imiter le processus de pensée d'un analyste de la fraude et qu'il pourra ainsi détecter les nouvelles tendances en matière de fraude, au fur et à mesure qu'elles apparaissent, et s'adapter en conséquence.

Grâce à l'impression en libre-service et à la vérification intelligente, il ne faut que quelques minutes aux demandeurs pour obtenir un certificat d'origine. Ces initiatives, combinées au système EODES, ont contribué à transformer la manière dont les règles d'origine sont administrées en Chine, rendant le processus plus convivial, plus intelligent et plus efficace pour les importateurs, les exportateurs et les autorités douanières des autres pays.

En savoir +

<http://english.customs.gov.cn/>

¹ <https://www.cmswire.com/information-management/ai-vs-algorithms-whats-the-difference/>



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

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

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

MIC ECM aide à automatiser et contrôler les fonctions et processus compliqués de la sécurité juridique qui concernent des questions liées au contrôle des exportations – également grâce à l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) et de l'apprentissage automatique (AA).

www.mic-cust.com

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

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

MIC

Tel.: +43(0)732-778496

sales@mic-cust.com

mic managing
international
customs & trade compliance

Les Membres de la SACU avancent dans leurs efforts pour améliorer l'application uniforme du Tarif externe commun



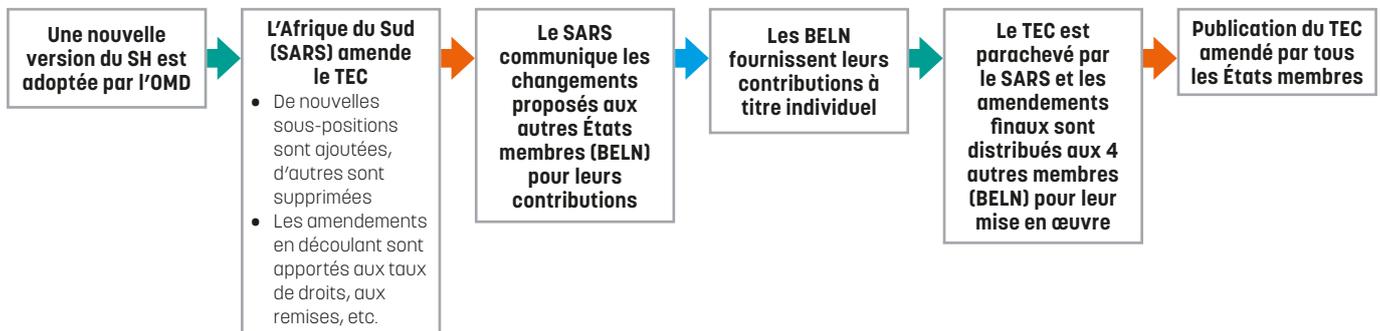
L'Union douanière de l'Afrique australe (SACU) regroupe cinq États membres (l'Afrique du Sud, le Botswana, l'Eswatini, le Lesotho et la Namibie). Elle compte plus de 63 millions d'habitants et a un PIB combiné de plus de 300 milliards de dollars des États-Unis. Créée en 1910, elle est la plus ancienne union douanière en vigueur au monde.

Les États membres de la SACU forment une zone douanière commune (ZDC), ce qui leur a permis de supprimer les droits de douane sur le commerce des marchandises entre eux et d'adopter un tarif externe commun (TEC) pour les produits importés depuis l'extérieur de la zone. En vertu de l'article 22 de l'accord de la SACU (tel que modifié en 2002), les États membres sont tenus d'appliquer une législation similaire concernant les droits de douane et les accises. Toutefois, l'article 26 de l'accord autorise les gouvernements du Botswana, d'Eswatini, du Lesotho et de la Namibie à percevoir, à titre provisoire, des droits supplémentaires sur les produits importés sur leur territoire, et ce dans le but de permettre à leurs industries naissantes de faire face à la concurrence de la part d'autres producteurs ou fabricants situés dans la ZDC. L'article pose toutefois une condition : les droits imposés sur les produits cultivés, obtenus ou fabriqués dans d'autres régions de la ZDC, doivent être les mêmes que ceux perçus pour les mêmes types de produits provenant de pays en dehors de la zone.

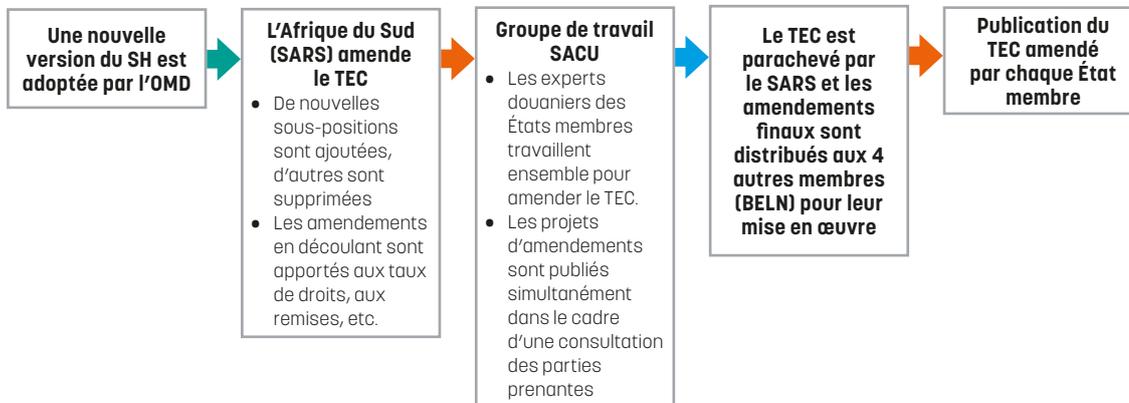
Améliorer la gestion des questions liées au SH

L'Afrique du Sud s'est vu assigner la responsabilité de la gestion du TEC au niveau des travaux techniques à mener au nom des autres membres de la SACU. Ces travaux sont assurés par le Service sud-africain des recettes fiscales (SARS de son acronyme anglais). Une fois ses décisions prises sur les changements à apporter au TEC, le SARS prépare le texte des modifications en consultation avec les administrations douanières du Botswana, d'Eswatini, du Lesotho et de la Namibie (le groupe BELN) et distribue à chacune les amendements finaux en vue de leur application par tous les États membres. Chaque État membre se charge alors de la mise en œuvre des amendements sur son propre territoire, y compris des procédures nationales et administratives qui peuvent s'avérer nécessaires.

Ancien processus de migration vers la nouvelle édition du SH et d'amendement du TEC de la SACU (avant le Programme SH-Afrique)



Nouveau processus de migration vers la nouvelle édition du SH suivant le Programme SH-Afrique



Le TEC se compose de deux parties : une nomenclature des marchandises et une liste des taux de droits. Il se base sur le Système harmonisé (SH) de l'OMD et est donc mis à jour chaque fois qu'une nouvelle version du SH entre en vigueur.

Afin de promouvoir le classement uniforme des marchandises au sein de l'Union douanière et de contribuer à la bonne gestion globale du TEC, le Secrétariat de la SACU a travaillé ces dernières années avec le Secrétariat de l'OMD dans le cadre d'un programme de renforcement des capacités spécifique financé par l'Union européenne (UE) : le Programme UE-OMD sur le Système harmonisé en Afrique (ci-après le Programme SH-Afrique). Lancé en 2019, le Programme vise à apporter une assistance aux communautés économiques régionales (CER) et aux administrations des douanes en Afrique pour la mise en œuvre de la version 2022 du SH et, à plus long terme, pour le renforcement des capacités organisationnelles et des ressources en vue d'appliquer de futures versions du SH en temps opportun et de manière coordonnée.

Les discussions sur le sujet ont commencé en novembre 2019 au Lesotho entre les experts du Secrétariat de l'OMD et des représentants de la *Lesotho Revenue Authority* (LRA) au cours d'une mission de diagnostic sur la mise en œuvre du SH et d'un système de décisions anticipées en matière de classement des marchandises. Il est apparu qu'il était nécessaire de mettre en place une approche coordonnée au niveau régional pour la migration vers de nouvelles versions du SH et pour la gestion des décisions anticipées, et les experts ont donc recommandé d'organiser une réunion entre les États membres de la SACU en vue de recueillir l'avis de chacun.

La réunion régionale s'est tenue en janvier 2020. Elle avait pour but de procéder à un état des lieux concernant plusieurs domaines : 1) les préparatifs lancés pour la mise en œuvre de la version 2022 du SH dans chaque État membre de la SACU ; 2) la gestion des questions relatives au SH au sein de l'Union en général ; 3) la mise en œuvre et la gestion de systèmes de décisions anticipées relatives à la détermination du classement tarifaire.

La plupart des travaux de préparation des amendements pour la mise en œuvre de la version 2022 du SH devraient être achevés pour octobre 2021.

Les participants ont convenu d'un plan d'activité incorporant plusieurs initiatives, parmi lesquelles :

- la mise au point d'un cadre de migration et d'une feuille de route pour la migration de la version 2017 à la version 2022 du SH,
- l'établissement d'un groupe de travail de la SACU pour coordonner la mise en œuvre du SH 2022 et pour travailler sur les amendements à apporter au TEC à l'avenir,
- le développement de campagnes d'information nationales pour sensibiliser les parties concernées,
- la mise à disposition des outils pertinents sur le SH,
- la mise sur pied de systèmes de décisions anticipées aux fins du classement tarifaire.

Progrès réalisés à ce jour et perspective pour janvier 2022

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, les discussions se poursuivent en mode virtuel. Les Secrétariats de la SACU et de l'OMD ont organisé trois réunions supplémentaires, une en juillet 2020 et deux autres en avril et en août 2021, pour faire l'inventaire des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan d'activité et, plus spécifiquement, de la feuille de route de la SACU aux fins de la migration de la version 2017 à la version 2022 du SH.

Les Membres de la SACU sont sur la bonne voie et les étapes suivantes ont déjà été franchies :

- le Cadre de migration du SH a été élaboré ainsi qu'une feuille de route spécifique pour la migration du SH 2017 vers le SH 2022, avec l'objectif d'achever les travaux au 1^{er} janvier 2022 ;
- suivant la publication en février 2021 d'un premier jeu de projets d'amendements au tarif en lien avec le SH 2022 dans le cadre d'une consultation publique, le secteur privé a envoyé une série de commentaires initiaux qui ont été dûment examinés tant au niveau national que régional ;
- un deuxième jeu d'amendements a été publié dans le cadre d'une seconde consultation publique et la période de soumission de commentaires s'est conclue le 31 juillet 2021 ;
- les travaux de migration du SH ont été incorporés plus généralement au Programme de facilitation des échanges

de la SACU et un groupe de travail de la SACU sur le SH, le classement tarifaire, l'origine et l'évaluation a été créé, avec pour tâche notamment d'assurer la migration adéquate du SH 2017 vers le SH 2022 ;

- enfin, des systèmes nationaux de décisions anticipées sont devenus opérationnels dans certains États membres.

Pour le reste de l'année 2021 et en vue de l'échéance de janvier 2022, la SACU se prépare à suivre un programme de travail intense. La plupart des travaux de préparation des amendements pour la mise en œuvre de la version 2022 du SH devraient être achevés pour octobre 2021. Après le mois d'octobre, d'autres activités se tiendront au niveau national, les États membres devant entreprendre les dernières démarches législatives et administratives pour atteindre leur objectif à la date-cible de janvier 2022. Une autre réunion est prévue avant janvier 2022 afin de procéder à une dernière évaluation de l'état de préparation des États membres pour la mise en œuvre du SH 2022.

Un cadre régional pour les décisions anticipées

Grâce à l'assistance reçue au titre du Programme SH-Afrique de l'UE-OMD, les États membres de la SACU sont sur la bonne voie pour assurer une migration réussie vers le SH 2022 et pour adopter un nouveau système en vue d'amender le TEC qui permettra de faciliter l'uniformité du classement des marchandises au sein de l'Union. Conformément au plan d'activité du Programme, les États membres prévoient d'élaborer un cadre régional sur les décisions anticipées. Les questions à examiner au titre de ce cadre régional devraient inclure la reconnaissance des décisions sur tout le territoire de la SACU, afin qu'une décision rendue par un État membre ait force contraignante pour toutes les autorités douanières nationales lorsqu'un même titulaire utilise ladite décision pour importer ses marchandises. Un tel cadre permettra aux douaniers d'un État membre de se référer aux décisions existantes rendues par tous les États membres et de consulter leurs homologues dans un autre État membre s'ils venaient à constater des incohérences entre les décisions rendues précédemment. Combiné à la tenue de réunions régulières du groupe de travail sur le SH, le classement tarifaire, l'origine et l'évaluation, le cadre régional sur les décisions anticipées permettra aux administrations des douanes de la SACU d'améliorer l'interprétation uniforme du SH à travers tout le territoire de l'Union douanière.

En savoir +

capacity.building@wcoomd.org
wcoHSAfrica@wcoomd.org

Validation à distance des candidats au Programme d'OEA : l'expérience du Guatemala



© AdobeStock

Par l'Administration douanière du Guatemala

À l'instar de ses homologues, l'Administration douanière du Guatemala a dû relever de nombreux défis au cours des derniers mois comme conséquence de la COVID-19. Elle a notamment dû revoir la procédure suivie pour la validation des candidatures au Programme d'Opérateur économique agréé (OEA) et pour la supervision des OEA existants afin de réduire autant que possible les déplacements et les contacts physiques et limiter ainsi la propagation du coronavirus.

Auparavant, la validation des OEA et la supervision des agréments étaient assurées principalement à travers des visites sur site, dans les locaux des OEA. Tout a changé le 1^{er} septembre 2020 avec la publication d'une décision du Directeur du Bureau de l'Administration fiscale guatémaltèque qui a ouvert la voie à la conduite de ces activités tant en présence que par voie virtuelle. La revalidation de l'agrément des OEA existants se faisait déjà en mode virtuel, puisque les OEA étaient invités à procéder à une auto-évaluation annuelle et les rapports qui résultaient de cet exercice étaient ensuite analysés par l'Administration.

Le *Guide de l'OMD sur la mise en œuvre de programmes d'OEA et sur la procédure de validation des OEA* recommande d'ailleurs d'adopter une approche hybride pour évaluer la conformité d'une société par rapport aux critères du programme d'OEA. Pour ce qui a trait au processus de revalidation, le Guide stipule que les revalidations virtuelles « ne doivent être envisagées que pour les entreprises OEA qui ont déjà fait l'objet d'une validation physique ou sur site. »

Formation

Pour mener la vérification, le personnel de l'Unité OEA de la Douane guatémaltèque a été formé aux méthodes de contrôle en présentiel et en distanciel par des représentants de la *Business Alliance for Secure Commerce* (BASC). La BASC est une organisation du secteur privé créée dans le but de promouvoir la sécurité du commerce international. Elle a mis au point des normes de sécurité qui lui permettent de certifier la conformité des systèmes de sécurité de la chaîne logistique des entreprises. Les sociétés certifiées par la BASC peuvent demander à recevoir l'agrément OEA gratuitement, et les OEA peuvent obtenir facilement la certification BASC.

Le personnel de l'Unité OEA a également compté sur le soutien de l'*Association of Secure Companies*, un organe privé spécialisé dans la sécurité de la logistique internationale, qui a partagé avec l'équipe ses méthodologies afin de mener des validations à distance.

Enseignements tirés

L'Unité OEA de la Douane guatémaltèque a mené plusieurs exercices de validation des candidatures au Programme d'OEA durant la pandémie, en combinant les modalités en présentiel et en distanciel. En 2020, 23 entreprises ont été certifiées OEA grâce à cette méthodologie.

À cette fin, il a fallu établir une liste séparée des exigences qui peuvent être vérifiées à travers des contrôles administratifs et celles qui nécessitent obligatoirement une visite sur site. La liste a été personnalisée pour chaque société faisant l'objet

d'un contrôle et certaines ont d'ailleurs trouvé des solutions adaptées pour permettre aux auditeurs de mener à distance les activités habituellement entreprises dans les locaux des opérateurs. Par exemple, certaines entreprises ont organisé une connexion vidéo en temps réel pour permettre aux auditeurs d'évaluer la sécurité de leurs installations à distance.

L'Unité a partagé son expérience de validation partiellement virtuelle avec les pays de la région qui envisagent d'adopter la même démarche. L'un des problèmes posés par cette modalité est qu'il faut s'assurer d'avoir accès à la technologie adéquate et à un réseau internet à haut débit, qui soit relativement stable. Les retransmissions en temps réel exigent du matériel spécialisé tel qu'une caméra vidéo, un téléphone et un microphone sans fil. Les participants doivent pouvoir communiquer les uns avec les autres sans interruptions.

Il est aussi essentiel de bien comprendre le volume de travail et les ressources qu'exige une validation à distance. Les entreprises doivent soumettre tous les éléments de preuve par voie numérique afin de démontrer leur conformité aux exigences OEA. Si elles ne disposent pas d'un système de gestion qui délivre des documents et des écritures numériques, elles devront convertir le compte-rendu de leurs procédures et les autres documents au format PDF ou en tout autre format numérique qui permettra de les afficher à l'écran d'un ordinateur et de les partager avec l'équipe de vérification durant les réunions.

Une bonne préparation est donc essentielle. La douane doit poser les bases d'une bonne communication avec la société qui demande l'agrément et la conseiller à propos des exigences techniques que la validation à distance suppose.

Arrangement de reconnaissance régionale

Avant la flambée de COVID-19, certaines administrations des douanes de la région¹ travaillaient à l'établissement d'un arrangement de reconnaissance régionale (ARR) des OEA avec la *Global Alliance for Trade Facilitation*. Au titre de ce régime, le statut d'OEA accordé par un pays est censé être reconnu par tous les États signataires de l'ARR, ce qui permet à l'entreprise OEA de bénéficier d'un traitement favorable lorsqu'elle fait du commerce dans chacun des pays concernés.

Durant la phase de négociations de l'ARR, chaque Unité OEA des pays impliqués doit organiser des exercices de validation conjointe avec ses homologues afin de comparer les procédures et pratiques de validation et de revalidation respectives. La Douane du Guatemala n'a pas voulu arrêter le processus de négociation mais elle a estimé qu'il était nécessaire d'adopter des méthodes en distanciel lorsque les circonstances le permettent, afin de respecter les mesures et les restrictions sanitaires imposées par son gouvernement. Elle a donc proposé à ses homologues d'utiliser, ici aussi, une approche hybride où seules les vérifications qui ne pouvaient pas se dérouler à distance seraient effectuées physiquement dans les locaux des demandeurs.

La première validation conjointe s'est déroulée en juillet 2021. Le Brésil et le Chili ont convenu d'utiliser la procédure de validation pleinement à distance, tandis que le Paraguay et la République dominicaine ont choisi les visites sur site.

La pandémie de COVID-19 a permis à la Douane guatémaltèque et aux autres administrations de la région de repenser la manière dont elles mènent leurs validations des OEA. De nombreuses procédures et pratiques continueront d'être appliquées une fois que la pandémie aura été vaincue.

En savoir +

<https://portal.sat.gob.gt/portal>

¹ Il s'agit de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, du Costa Rica, de la République dominicaine, du Guatemala, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay.

L'accord global de partenariat économique régional en Asie-Pacifique (RCEP) sous la perspective douanière

Par Tong Hua, responsable de programme et chercheur, Collège des douanes de Shanghai

L'accord global de partenariat économique en Asie-Pacifique (RCEP) est en passe de devenir la zone de libre-échange la plus grande en termes de poids économique. Conçu dans le but d'intégrer encore davantage les économies d'Asie du Sud-est et du Nord-est, le RCEP établit des exigences strictes en matière de procédures, de démarches et de performance douanières. Le présent article analyse l'accord sous la perspective de la douane et offre quelques suggestions pour une mise en œuvre efficace.

En 2012, les 10 pays appartenant à l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE)¹ ont invité la Chine, le Japon, la Corée, l'Australie et la Nouvelle-Zélande à travailler sur un accord de libre-échange multilatéral. Huit ans plus tard et après 31 cycles de négociations formelles, les chefs d'État et de gouvernement de tous ces pays ont finalement trouvé un consensus. L'accord global de partenariat économique en Asie-Pacifique (RCEP) a été signé le 15 novembre 2020. Il entrera en vigueur lorsqu'au moins six nations de l'ANASE et trois pays qui n'en sont pas membres l'auront ratifié. À la date de publication du présent magazine, le 23 octobre 2021, Brunei Darussalam, le Cambodge, la Chine, Singapour, la Thaïlande et le Japon avaient déjà achevé le processus de ratification. Une fois entériné par tous les signataires, l'accord créera de fait la zone de libre-échange la plus grande au monde au niveau du produit intérieur brut, couvrant près de 30 % de la population mondiale et représentant 25 % du commerce international de biens et de services.

1 Brunei Darussalam, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam.

Tableau 1 : Comparaison entre quelques ALE multilatéraux par taille

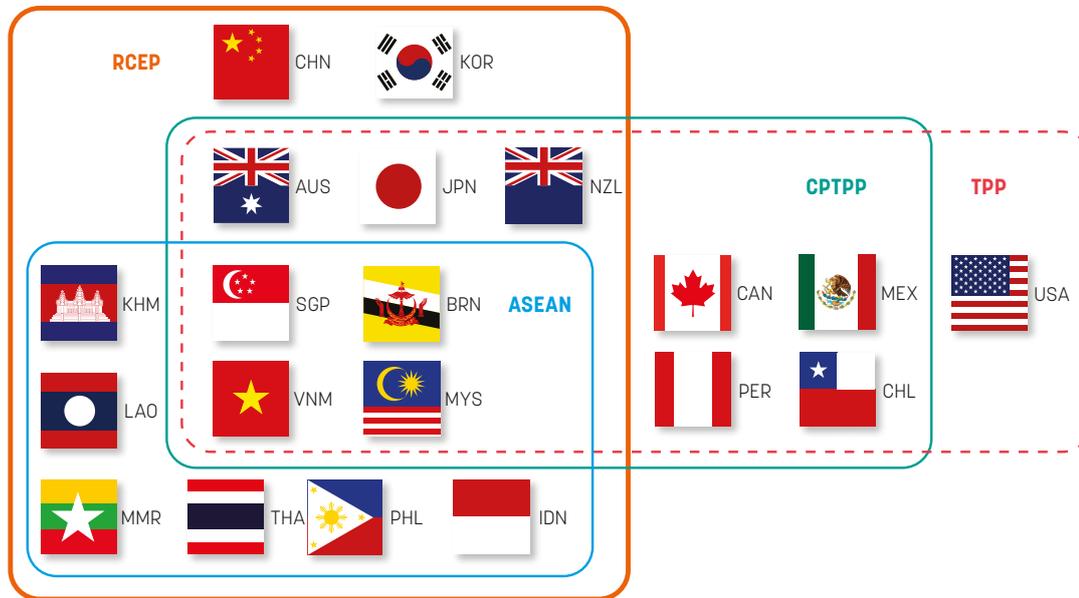
	RCEP	PTPGP ²	UE	ACEUM ³
Pays couverts	15	11	27	3
Taux de croissance moyen	4,4 %	2,8 %	2,1 %	2,2 %
Population (en millions)	2 262 (29 %)	508 (7 %)	448 (6 %)	493 (6 %)
Total économie (en milliards de dollars US)	25 816 (29 %)	11 197 (13 %)	15 593 (18 %)	24 369 (28 %)
Total exportations (en milliards de dollars US)	5 481 (29 %)	2 942 (16 %)	5 815 (31 %)	2 551 (13 %)
Total importations (en milliards de dollars US)	4 956 (26 %)	2 851 (15 %)	5 532 (29 %)	3 498 (18 %)

Établie par l'auteur

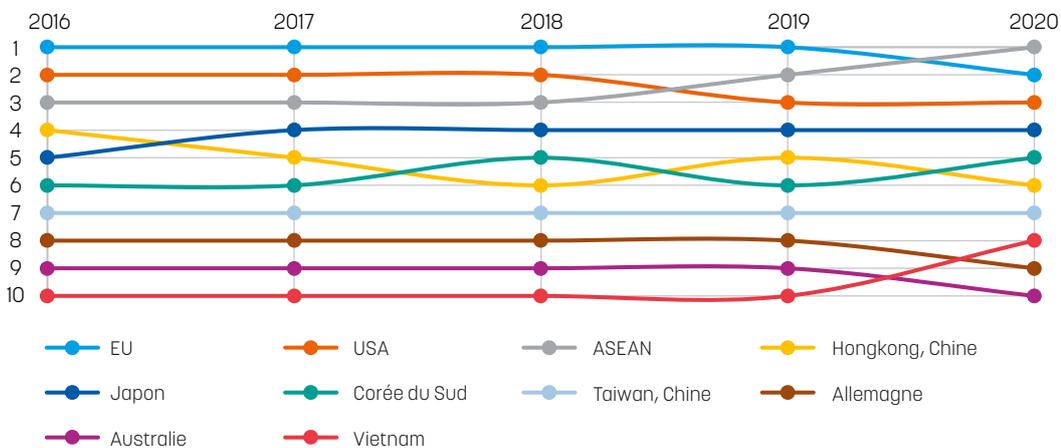
Source : FMI, Banque mondiale, OMC et KPMG (2015-2019)

2 PTPGP : Partenariat transpacifique global et progressiste.
 3 ACEUM : Accord Canada-États-Unis-Mexique.

Graphique n°1 : Aperçu des parties au RCEP, à l'ANASE et au PTPGP



Graphique n°2 : Classement des 10 plus grands partenaires commerciaux de la Chine



Établi par l'auteur

Source : Administration générale de la douane chinoise

Tableau 2 : Concessions tarifaires progressives sur les biens entre la Chine et le Japon au titre du RCEP

Niveau de la réduction de droits et calendrier	Chine	Japon
Taux zéro immédiat	25 % des articles imposables, représentant 35 % de toutes les importations	57 % des articles imposables, représentant 65 % de toutes les importations
Taux zéro au cours des 11 prochaines années	72 % des articles imposables, représentant 49 % de toutes les importations	75 % des articles imposables, représentant 72 % de toutes les importations
Taux zéro au cours des 16 prochaines années	83 % des articles imposables, représentant 70 % de toutes les importations	87 % des articles imposables, représentant 90 % de toutes les importations
Taux zéro au cours des 21 prochaines années	86 % des articles imposables, représentant 79 % de toutes les importations	88 % des articles imposables, représentant 93 % de toutes les importations
Réduction partielle de droits	0,4 % des articles imposables, représentant 6 % de toutes les importations	Néant
Aucune réduction tarifaire	13,6 % des articles imposables, représentant 15 % de toutes les importations	12 % des articles imposables, représentant 7 % de toutes les importations

Source : établi par l'auteur sur la base des textes officiels du RCEP

Le PIB des pays de l'ANASE est en augmentation, tout comme les échanges commerciaux régionaux. Prenons l'exemple de la Chine. Parmi ses 10 plus grands partenaires commerciaux ces cinq dernières années, elle compte six pays de l'ANASE, outre le bloc de l'ANASE en tant que tel. Ce dernier est en effet devenu le plus grand partenaire commercial de la Chine en 2020.⁴ La même année, les importations et les exportations de la Chine vers les 14 autres partenaires commerciaux du RCEP ont représenté 31,7 % du total des importations et exportations. Durant le premier semestre 2021, les importations et exportations de la Chine avec ses partenaires du RCEP ont augmenté à hauteur de 22,7 % par rapport à l'année précédente.⁵

Points saillants du RECP

Pour la première fois, la Chine et le Japon se mettent d'accord sur des concessions tarifaires

Il n'existe aucun ALE entre la Chine et le Japon et les deux pays n'appartiennent pas au même groupement de libre-échange. Le fait que ces deux pays se soient mis d'accord sur des dispositions communes pour le commerce de biens et de services, outre celles convenues au niveau multilatéral, est donc une première. L'accord inclut une réduction des droits de douane. À l'heure actuelle, les deux pays appliquent un taux de droit zéro sur quelque 8 % de produits originaires de

leur territoire respectif. Avec l'accord RCEP, ce pourcentage devrait atteindre 86 %. La politique de traitement préférentiel sera déployée en plusieurs étapes sur une période de 21 ans, les deux nations ayant opté pour une ouverture progressive de leur marché (voir tableau 2). Le RCEP constituera par ailleurs la base d'un futur ALE entre la Chine, le Japon et la Corée.

L'accord établit un délai maximal pour la mainlevée de certaines catégories de produits

En prévoyant un délai spécifique pour la mainlevée des marchandises dans les articles 4.11 – Mainlevée des marchandises et 4.15 – Envois exprès (voir tableau 3), les négociateurs ont voulu encourager les administrations des douanes de toutes les parties contractantes à entreprendre des réformes et à moderniser les modèles opérationnels en place.

Toutes les parties au RCEP ne seront pas en mesure de tenir leurs engagements au moment de l'entrée en vigueur de l'Accord et, par conséquent, une annexe a été ajoutée à l'accord octroyant aux pays concernés une période de temps spécifique afin de leur permettre d'appliquer quelques-unes des dispositions, notamment celles prévues aux articles 4.11 et 4.15.

4 Chenggang Li, « Trois raisons qui font de l'ANASE le plus grand partenaire commercial de la Chine », *Economic View China*, 27 septembre 2020. <http://www.jwview.com/jingwei/html/09-27/351053.shtml> (uniquement en chinois, consulté pour la dernière fois le 27 juillet 2021).

5 Rapport de Yingjie Dang, Directeur général adjoint du Bureau d'administration du Port national de l'Administration générale de la douane chinoise sur la séance d'information régulière sur les politiques du Conseil d'État organisée par le Bureau d'information du Conseil d'État le 29 juillet 2021.

Tableau 3 : Obligations concernant le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises

Catégories	Délai	Articles 4.11 et 4.15
Produits (sauf marchandises périssables)	Dans les 48 heures	Article 4.11 – Mainlevée des marchandises : « [C]haque partie adopte ou applique des procédures qui permettent de dédouaner les marchandises dans un délai ne dépassant pas le temps nécessaire pour assurer la conformité par rapport aux lois et réglementations douanières et, dans la mesure du possible, dans les 48 heures suivant l'arrivée des marchandises et le dépôt de tous les renseignements nécessaires aux fins du dédouanement ».
Marchandises périssables	Moins de six heures	Article 4.11 – Mainlevée des marchandises : « Afin d'empêcher toute perte ou détérioration évitable de marchandises périssables, et à condition que toutes les prescriptions réglementaires aient été remplies, chaque Partie prévoit de libérer les marchandises périssables du contrôle de la douane : a) dans des circonstances normales, dans les plus brefs délais et dans la mesure du possible, moins de six heures suivant l'arrivée des marchandises et le dépôt des renseignements nécessaires aux fins de la mainlevée ; b) dans des circonstances exceptionnelles et dans les cas où cela serait approprié, en dehors des heures d'ouverture des bureaux de douane. »
Envoi exprès	Dans les six heures	Article 4.15 – Envoi exprès : « Chaque partie adopte ou maintient des procédures douanières [...] qui permettent [...] de libérer les envois exprès, dans des circonstances normales, le plus rapidement possible, le cas échéant dans les six heures après l'arrivée des marchandises et le dépôt des renseignements nécessaires aux fins de la mainlevée ».

En toute logique, le RCEP encourage également les Membres à « mesurer et à publier périodiquement et d'une manière uniforme le temps moyen qui leur est nécessaire pour la mainlevée des marchandises, au moyen d'outils tels que le *Guide permettant de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises* de l'Organisation mondiale des douanes, dans le but de : a) évaluer les mesures de facilitation des échanges et b) examiner les possibilités d'améliorer encore le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises ». ^{6,7}

Les administrations douanières d'Australie, du Japon, du Cambodge, de la Chine, d'Indonésie, de la Corée, du Laos, de Malaisie, de la Nouvelle-Zélande, des Philippines, de Singapour, de la Thaïlande, du Myanmar et du Vietnam ont toutes entrepris au moins une étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS). Certaines ont intégré la mesure des différentes étapes du processus de dédouanement dans leur système de dédouanement électronique. Quelques-unes ont même mis en place un système de suivi du fret en temps réel. C'est le cas de la Corée, avec son système UNI-PASS qui est un système de gestion du fret connecté aux compagnies de livraison, aux entrepôts et à d'autres entités privées impliquées dans le mouvement des marchandises. ⁸

Règles d'origine et de cumul harmonisées

À l'instar d'autres accords régionaux, le RCEP établit des règles d'origine spécifiques par produit et une teneur en contenu régional. Compte tenu de la nature régionale de l'accord, les règles d'origine offre une modalité qui permet de cumuler les matériaux provenant des diverses parties au RCEP durant le processus de fabrication (article 3.4). Grâce à la disposition sur le cumul, les fabricants peuvent se procurer des matières et utiliser des processus de production à travers les parties

du RCEP, puis inclure ces matières et ces processus dans la détermination finale de l'origine du produit. Lorsque la disposition entrera en vigueur, la possibilité de cumul des matières sera limitée aux produits originaires des parties au RCEP, mais l'accord prévoit que ces parties pourront revenir sur cette règle et envisager de l'élargir afin d'inclure les intrants ne répondant pas aux critères d'origine dans le calcul de la teneur de référence pour les marchandises fabriquées et échangées entre toutes les parties au RCEP. On parle de plein cumul pour ce type de régime.

Exigences concernant les régimes douaniers

Le RCEP contient des mesures de facilitation des échanges et d'autres dispositions qui répondent aux préoccupations soulevées par les opérateurs commerciaux concernant les obstacles non tarifaires. Sa mise en œuvre devrait avoir des effets supérieurs à celle de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges. Le RCEP devrait réduire encore davantage les coûts liés au commerce et le prix des produits dans la région, et augmenter les flux commerciaux régionaux. Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, les exportations enregistreront une croissance de plus de 10 % d'ici à 2025 dans tous les pays signataires du RCEP.

Les prescriptions prévues au chapitre 4 relatif aux régimes douaniers sont plus strictes que celles figurant dans d'autres accords de libre-échange. Par exemple, les parties ont l'obligation :

- de délivrer des décisions anticipées en matière de classement, de règles d'origine et d'évaluation en douane dans un délai spécifique fixé par l'accord ;

6 Source : Article 4.17 du RCEP sur les *Études sur le temps nécessaire pour la mainlevée*.

7 Pour le *Guide sur la TRS*, voir <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-87/new-version-trs-guide/>

8 <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-79/uni-pass-loutil-de-modernisation-des-douanes-coreennes/>

- de ne pas dépasser le délai imparti pour le dédouanement des marchandises ;
- d’octroyer aux opérateurs qui répondent à des critères spécifiques (opérateurs agréés) des mesures de facilitation des échanges ;
- d’appliquer une gestion des risques et des contrôles a posteriori.

Ce chapitre 4 tient compte des différences qui existent entre les parties concernant leur capacité à mettre en œuvre certains engagements, en particulier ceux qui dépassent la portée de l’AFE de l’OMC, et il permet d’appliquer les mesures prévues par étapes. Le détail de la mise en œuvre des engagements par étapes est fourni dans une annexe au chapitre.

Utiliser la TRS à son plein potentiel

Le fait de mener une étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS) permettra non seulement aux administrations des douanes de mesurer leurs engagements concernant les temps de dédouanement mais aussi d’évaluer dans le détail l’efficacité et le rendement de leurs procédures aux frontières, notamment celles relevant de la responsabilité d’autres autorités frontalières et réglementaires. La TRS permettra également aux administrations de détecter les failles et les besoins et, si elle est menée régulièrement, de suivre et de mesurer les résultats de la mise en œuvre des dispositions spécifiques du RCEP et des politiques et programmes associés.

La TRS peut être menée à des points d’entrée spécifiques et la méthodologie peut être adaptée afin de cibler des produits et des régimes particuliers, tels que les livraisons exprès et les marchandises périssables. Les parties contractantes au RCEP pourraient envisager de mener une TRS coordonnée au niveau régional afin d’avoir un aperçu du temps moyen exigé pour transporter des marchandises entre leur territoire respectif et relever leurs besoins en matière de renforcement des capacités et de réforme.

S’assurer que les règles d’origine soient comprises et puissent être utilisées dans la pratique

L’accord a été négocié sur la base de la version 2012 du SH. Étant donné que la nouvelle version

du SH entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022, il sera impératif de revoir et de mettre à jour les règles d’origine prévues par le RCEP. Si les règles d’origine du RCEP ne sont pas mises à jour, les pays qui appliqueront la version 2022 à partir de l’année prochaine devront en principe classer les marchandises par deux fois – une première fois en utilisant la version 2022 du SH à des fins de classement et une deuxième fois en s’appuyant sur la version 2012 pour déterminer l’origine.

Les règles d’origine du RCEP comprennent des obligations en matière de transport. Tout comme dans l’Accord de l’ANASE sur le commerce de marchandises, la notion d’expédition directe est utilisée, ce qui n’est « dans la lignée ni des pratiques commerciales modernes ni des régimes douaniers » comme il l’a été souligné lors de la deuxième Conférence de l’OMD sur l’origine.⁹ L’accord de RCEP prévoit des obligations en matière de preuves afin de vérifier que les documents existants, tels que les connaissements ou encore les factures, n’ont pas été manipulés ou modifiés. Toutefois, il ne se limite pas à ces seuls documents puisqu’il se réfère à l’absence de manipulation pour les certificats « ou tout autre document justificatif pouvant être demandé par les autorités douanières ». Dans la pratique, les douanes devront impérativement apporter des clarifications et limiter ces exigences en matière de preuve aux documents existants.

Tableau 4. Application des différents accords de libre-échange

Catégories d’ALE	RCEP	ALE Chine - Corée	Zone de libre-échange de l’Asie-Pacifique
Ce produit est-il couvert ?	oui	oui	non
Quel est le taux de droit ?	0 %	0 %	/
Quel est le critère d’origine ?	Les produits doivent compter une teneur en valeur régionale d’au moins 40 % (TVR40) ou changer de sous-position tarifaire	Changement de position tarifaire	/
Quelles sont les exigences en matière de certification ?	Certificat d’origine ou déclaration d’origine	Certificat d’origine	/

Source : exemple et données de la Douane de Shanghai

9 <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-95-juin-2021/conference-de-lomd-sur-lorigine/>

La plupart des parties au RCEP sont déjà liées par des ALE entre elles, à travers un ensemble d'accords bilatéraux et multilatéraux. Les opérateurs commerciaux qui souhaitent demander un traitement préférentiel devront, par conséquent, choisir entre deux accords au moins. Les administrations des douanes voudront peut-être créer un service de conseil pour aider les entreprises à mieux comprendre quel serait l'ALE qui servirait au mieux leurs intérêts.

Comme expliqué dans le précédent numéro de l'OMD *Actualités*, « Les administrations des douanes [...] sont bien placées pour s'attaquer aux incohérences et à la confusion associées aux procédures stipulées par les accords commerciaux ».¹⁰ Il serait avisé que l'administration des douanes de chaque partie contractante offre une formation aux opérateurs commerciaux

et mette en place un système de gestion de l'information en vue d'aider les importateurs et les exportateurs dans la procédure de déclaration de l'origine des marchandises et, plus généralement, de faciliter la conformité par rapport aux diverses dispositions de l'accord. Le gouvernement chinois travaille à l'élaboration de « mesures de gestion du pays d'origine au titre du RCEP » et de « mesures de gestion pour les exportateurs agréés ». Ces jeux de mesures visent à réorganiser la gestion de la délivrance des certificats d'origine RCEP et à promouvoir l'auto-certification de l'origine, qui est un type de certification de l'origine qui recourt à une auto-déclaration d'origine ou à une auto-certification de l'origine afin de déclarer ou de certifier l'origine des marchandises.

En savoir +
tonghua@shcc.edu.cn

¹⁰ <https://mag.wcoomd.org/fr/magazine/omd-actualites-95-juin-2021/conference-de-lomd-sur-lorigine/>



Knowledge Beyond Borders

“
 Studying with the *Centre for Customs and Excise Studies* not only enhanced my knowledge, but broadened my understanding of the customs profession. I now have *greater confidence* in executing my role in cross-border regulation.
 ”

SHAFIQAH ABDUL SAMAT

Regional Trade Manager
 Asia Pacific



MASTER OF CUSTOMS ADMINISTRATION

CHARLES STURT UNIVERSITY CRICOS 00005F / CUSTOMSCENTRE.COM / CUSTOMS@CSU.EDU.AU

Focus: Inspection non- intrusive



Que faire des appareils d'INI devenus obsolètes

Par le Secrétariat de l'OMD, avec la contribution de Paul Etiubon Ekpenyong (Service des douanes du Nigeria), d'Eng. Hassan Wasswa Sentamu (*Uganda Revenue Authority*), de Joris Groeneveld (Douane néerlandaise), de Shangmin Sun (NUCTECH), et de Kevin Davies (Smiths Detection)

Que faire avec les appareils d'inspection non intrusive (INI) qui arrivent en fin de vie ? Dans le présent article, nous posons la question du déclassement des systèmes d'INI aux administrations des douanes et aux fabricants.

La vie utile des appareils d'imagerie traditionnelle est estimée à 10 ans sur le terrain. Il est donc très important lorsque l'on achète ce type d'équipement d'en prévoir les modalités d'élimination, d'autant que le déclassement de certaines parties de ces appareils, telles que les sources de rayonnements et les éléments contenant des métaux lourds, exige des connaissances et du matériel spécialisés ainsi qu'une licence gouvernementale.

Il convient de noter que certaines administrations douanières ne possèdent pas d'appareil de scanographie propre et dépendent de tierces parties, qui sont celles qui achètent et utilisent les scanners. Dans un tel cas, le déclassement ne relève pas de la responsabilité des douanes.

La modalité choisie pour le processus de déclassement dépend de la législation en place : il s'agit de déterminer si elle prévoit que le matériel de scanographie, lorsqu'il est acheté par le gouvernement et considéré comme propriété publique, puisse être remis à un fabricant ou à

une société spécialisée dans l'élimination de tels appareils à la fin de leur cycle de vie.

Si la loi le permet, une administration des douanes pourra donc inclure la procédure de déclassement des appareils d'inspection dans les conditions stipulées par son appel d'offres. En vertu de cette option, le coût de déclassement doit être considéré comme faisant partie des critères d'attribution du marché. Si cette condition n'est pas incluse dans le contrat d'achat initial, une deuxième possibilité consiste à inclure le déclassement du système en place dans le processus d'appel d'offres pour l'achat d'un système de remplacement. Une troisième possibilité serait de lancer un appel d'offres séparé, portant uniquement sur le déclassement des appareils de scanographie.

Pour le déclassement des équipements d'INI, il convient notamment de tenir compte du fait que les fabricants possèdent des droits de propriété intellectuelle sur certaines parties des appareils en cause, notamment sur les sources

de rayonnements et les périphériques connexes, les accélérateurs, les logiciels propriétaires et les pare-feux. Les parties qui ne sont pas protégées par la propriété intellectuelle (PI) sont les parois de protection, les bâtiments, le câblage, les barrières, les véhicules automobiles et les feux de signalisation. Dans le cadre du contrat, le fabricant de pièces d'origine peut se voir offrir la possibilité de retirer toutes les parties de l'appareil qui sont protégées par un droit de propriété intellectuelle (DPI) dans le processus de déclassement. Si l'entreprise responsable du déclassement des vieux appareils n'est pas le fabricant des pièces d'origine, elle devra conclure un accord avec ce dernier sur la manière de procéder concernant les parties qui sont protégées par un DPI.

Certaines législations peuvent exiger que les appareils de scanographie vétustes soient traités en tant que propriété publique ou être vendus aux enchères. En cas de vente aux enchères, les appareils passent entre les mains d'une entreprise publique ou privée. Ici encore, le fabricant de pièces d'origine devrait avoir la possibilité de retirer toutes les parties de l'appareil qui sont protégées par un DPI.

Aux Pays-Bas

L'Administration douanière des Pays-Bas travaille avec *Domains*, une agence gouvernementale qui se charge d'organiser la mise aux enchères d'équipements qui sont propriété de l'État et qui doivent être déclassés. Au titre de l'accord entre les deux entités, toutes les parties des appareils de scanographie portant un DPI du fabricant de pièces d'origine doivent être remises à ce dernier, à l'exception des petits scanners, qui sont renvoyés au fabricant dans leur état intégral.

Prenons l'exemple du déclassement des scanners mobiles. Tous les véhicules automobiles restent la propriété du gouvernement et doivent être vendus aux enchères après le retrait de tous les éléments portant un DPI.

L'Administration douanière des Pays-Bas ne prend en charge aucun des coûts de déclassement pour ses dispositifs d'INI vétustes. Au contraire, *Domains* reverse l'argent de la vente à la Douane après déduction de ses frais administratifs.

La procédure de déclassement est stipulée dans le contrat signé à l'achat. Le contrat prévoit également des informations détaillées sur les pièces des appareils qui sont considérées

comme protégées par un DPI et indique les délais escomptés pour le déclassement, ainsi que les coûts attendus et la partie censée les prendre en charge.

Au Nigeria

Au Nigeria, l'achat de matériel d'INI pour le contrôle du fret est géré par le ministère fédéral des Finances, qui est le ministère de tutelle tant du Service des douanes du Nigeria (NCS) que du fisc nigérian. Le personnel douanier travaille avec des scanners fixes, des portiques, des détecteurs mobiles et pour bagages, qui ont été achetés auprès de trois fournisseurs différents. Les contrats d'achat couvrent l'achat et l'installation des appareils ainsi que la formation du personnel douanier, mais ils ne prévoient pas le déclassement des équipements, ni de la part du fabricant des pièces d'origine ni du fournisseur du matériel concerné.

Le coût de déclassement est donc supporté par le NCS. La procédure se présente comme suit :

- le NCS envoie une demande à l'Autorité de réglementation nucléaire nigérienne (NNRA) concernant le déclassement du matériel vétuste.
- le personnel de la NNRA se rend sur place pour inspecter les scanners en question ; la visite présente un coût.
- le conseiller de sûreté et de radioprotection du NCS élabore alors un « plan de déclassement » détaillant la méthode de déclassement privilégiée et les besoins en matière de ressources, ainsi qu'une estimation des coûts et le mécanisme de financement.
- le NCS soumet le plan de déclassement à la NNRA et acquitte les frais exigés.
- la NNRA envoie les licences nécessaires au NCS afin qu'il puisse entamer le processus de déclassement.
- le conseiller de sûreté et de radioprotection du NCS démonte le scanner fixe et transporte ses pièces et tout autre équipement vers un endroit sûr et sécurisé agréé.
- le NCS entrepose les pièces qui sont protégées par des droits de propriété intellectuelle, telles que les sources de rayonnement, les accélérateurs, le logiciel et les pare-feux, et

Si un système arrive vraiment en fin de vie, la meilleure solution pour le client consiste à contacter le fabricant.

contacte le fabricant des pièces d'origine pour lui demander comment procéder avec le matériel en question.

- le NCS remet ensuite les pièces qui sont la propriété du gouvernement fédéral à l'autorité chargée d'organiser la mise aux enchères ou à l'entreprise de recyclage, moyennant paiement.
- le NCS élabore un rapport final sur le déclassement qui indique clairement l'emplacement du dépôt où les pièces protégées par un DPI sont entreposées et ce qui a été fait avec les autres composants.

Sur la base de son expérience, le NCS recommande fortement d'inclure le déclassement de tous ses appareils dans les critères des appels d'offres.

En Ouganda

Le Département douanier de l'*Uganda Revenue Authority* (URA) lance le processus de déclassement par le biais de son Unité de passation de marchés et cession, et doit impérativement informer, par écrit, le Conseil de l'énergie atomique de son intention de mettre au rebut les appareils d'irradiation ou les accélérateurs et obtenir son approbation à cet égard.

Avec l'aide du fournisseur des appareils en cause ou du fabricant des pièces d'origine, le personnel de l'Unité :

- procède à un inventaire détaillé des tubes à rayons X et des pièces entourant le générateur afin de s'assurer qu'ils ne soient pas radioactifs,
- enlève la tête du générateur,
- détache les câbles d'alimentation de l'appareil, ainsi que tous les autres composants électriques,
- démantèle les pièces du générateur de rayonnements,
- teste les pièces de l'appareil pour détecter la présence de matières dangereuses,
- remet les pièces démontées (à l'exception du tube à rayons X) afin qu'elles soient vendues à des entreprises de recyclage ou de ferraille pour être mises au rebut,
- établit un rapport sur le désassemblage de l'appareil en cause, détaillant, entre autres,

l'emplacement des matières dangereuses éventuelles, du tube à rayons X et des autres pièces, ainsi qu'un inventaire actualisé des sources de rayonnements, qui est conservé au siège de la Douane.

L'équipe technique se compose de professionnels dûment formés et expérimentés qui sont les seules personnes autorisées à mener cet exercice. Ils reçoivent des directives de la part des fournisseurs concernant la meilleure manière d'éliminer les composants qui ne peuvent pas être vendus.

Smiths Detection

Smiths Detection s'emploie à prolonger le cycle de vie des équipements d'INI autant que possible en installant de nouveaux logiciels ou en remplaçant certaines pièces, en vue de donner aux appareils une deuxième vie, avec des fonctionnalités et des capacités supplémentaires. Ces mises à niveau portent parfois tant sur le logiciel que sur le matériel utilisé. Certains appareils continuent de donner de bons résultats aux clients après 15, voire 20 ans.

Si un système arrive vraiment en fin de vie, la meilleure solution pour le client consiste à contacter le fabricant. Les fabricants des pièces d'origine possèdent les informations les plus complètes sur les diverses parties qui composent un système. Les composants générateurs de rayons X revêtent une importance particulière. De plus, autour des systèmes d'INI et en leur sein se trouvent de nombreux éléments, tels que du plomb, des métaux rares, des batteries de lithium et des équipements informatiques, qui doivent être éliminés de manière responsable. Le fabricant des pièces d'origine peut offrir un conseil pour leur élimination. Il peut également offrir des orientations et des garanties concernant la suppression de toutes les données sensibles des appareils. Enfin, il doit être dûment consulté pour assurer la protection des données de propriété intellectuelle qui sont importantes pour lui en tant que fabricant.

Smiths Detection a déjà collaboré avec des clients pour le déclassement d'équipements d'INI au niveau national, tant dans les pays où la loi prévoit une élimination responsable que dans ceux où rien n'est prescrit, ce qui témoigne d'une prise de conscience croissante de l'importance d'une élimination responsable de tels déchets. Les clients demandent de l'aide directement

Sur la base de son expérience, le NCS recommande fortement d'inclure le déclassement de tous ses appareils dans les critères des appels d'offres.

auprès de l'entreprise ou à travers ses partenaires et distributeurs. Smiths Detection travaille habituellement avec des sociétés d'élimination des déchets locales.

Quoi qu'il en soit, l'administration douanière devrait contacter le fabricant des pièces d'origine si elle compte remplacer ou déclasser son matériel. Si la relation étroite avec le client constitue une façon de s'assurer que ce soit le cas, le plus efficace reste l'inclusion de clauses sur le déclassement ou sur des examens de la durée de vie dans les appels d'offres ou les contrats.

NUCTECH

Le fait que les fabricants de pièces d'origine aient le droit de récupérer et de recycler les composants des équipements qui sont protégés par un DPI à la fin de la vie utile des dispositifs en cause permet de décharger le client de toute responsabilité en la matière. NUCTECH offre ce service à titre gratuit, en particulier pour les générateurs de rayons X et les logiciels propriétaires. La société offre également un service de recyclage pour l'intégralité du système, contre paiement. Les coûts dépendent alors des exigences spécifiques du client et des politiques et réglementations locales.

Si l'élimination est confiée au fabricant des pièces d'origine, que ce soit pour l'ensemble de l'appareil ou pour une partie seulement, la procédure gagnera en efficacité. Les fabricants connaissent mieux les principes de fonctionnement, la composition et les fonctionnalités de leurs dispositifs. En appliquant une démarche à rebours, une machine peut être démontée rapidement, en n'exigeant qu'un minimum de temps pour le désengagement et en garantissant un recyclage plus professionnel, plus sûr et plus écologique, en pleine conformité avec les exigences des lois et réglementations locales.

Trois grands cas de figure sont possibles :

- le contrat de vente initial prévoit le recyclage et le déclassement de certaines pièces de l'appareil ou de l'ensemble du système ;
- si aucune clause n'est prévue dans le contrat, NUCTECH en discute avec le client et passe

ensuite un accord écrit concernant la reprise du matériel et son traitement – ce service est parfois fourni à titre gracieux et, dans ce cas, l'accord prend la forme d'un acte de donation ;

- si le client gère lui-même le déclassement, NUCTECH offre son conseil durant le processus et supervise physiquement l'élimination des pièces protégées par des DPI.

Le client doit notifier le fabricant au moins 10 jours à l'avance afin de lui permettre de prendre les dispositions nécessaires pour l'élimination des parties protégées par un DPI. Un technicien de terrain attiré sera affecté au processus d'enlèvement de ces parties et un plan de désassemblage sera communiqué au client. Ce dernier tiendra en compte les éventuelles contraintes et exigences spécifiques du matériel en cause. Ensemble avec ses assistants, le technicien de terrain mènera les travaux à bien en quelques heures, puisque les pièces protégées par un DPI peuvent être démontées et enlevées facilement et rapidement, à l'aide de simples outils. Aucun arrangement spécial ne doit être pris par le client pour faciliter le retrait de ces parties. Les exigences en matière d'espace sont maintenues à un minimum et le bon fonctionnement du port ou du point de passage frontalier n'en est en rien perturbé.

Les pièces protégées par un DPI qui sont enlevées sont recyclées ou détruites, soit dans un centre local, soit au siège de NUCTECH en Chine. Si ces deux possibilités sont viables, la société en discute avec le client avant de prendre une décision. Les plans de travail et la mise en œuvre de la procédure d'élimination sont adéquatement documentés et toutes les opérations sont enregistrées afin de permettre au client de surveiller le processus.

Conclusion

L'OMD a récemment ajouté une section sur le déclassement dans ses *Directives relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel d'imagerie/d'inspection non intrusive*. En fournissant des exemples pratiques, nous espérons avoir fait la lumière sur la manière de gérer ce processus de manière efficace, sûre et rentable.

En savoir +

facilitation@wcoomd.org



Les défis de l'analyse d'images par rayons X et l'importance de la formation

Par Sara Bracceschi, responsable conseil et services aux douanes du *Center for Adaptive Security Research and Applications (CASRA)*

Les dispositifs à rayons X à l'appui des contrôles de sécurité ont été introduits il y a 50 ans environ afin d'accélérer le processus de contrôle des bagages. Par la suite, des appareils ont été mis au point pour permettre l'inspection non intrusive des véhicules automobiles, des conteneurs et des trains.

Les systèmes à rayons X d'aujourd'hui produisent un flux de **rayonnement** électromagnétique qui interagit avec une anode dans un tube à rayons X placé dans l'appareil lui-même. Les rayonnements générés dans le tube sont alors dirigés vers l'objet sélectionné, produisant ainsi une image.

Il existe aujourd'hui sur le marché différents types de machines à rayons X. Elles sont généralement divisées en appareils conventionnels et en appareils à haute énergie, selon les doses de rayonnement appliquées. Les premiers sont plus petits et moins puissants, et sont avant tout utilisés pour les contrôles aux aéroports et pour le fret. L'inspection de véhicules exige le recours à des appareils à haute énergie, plus grands et plus

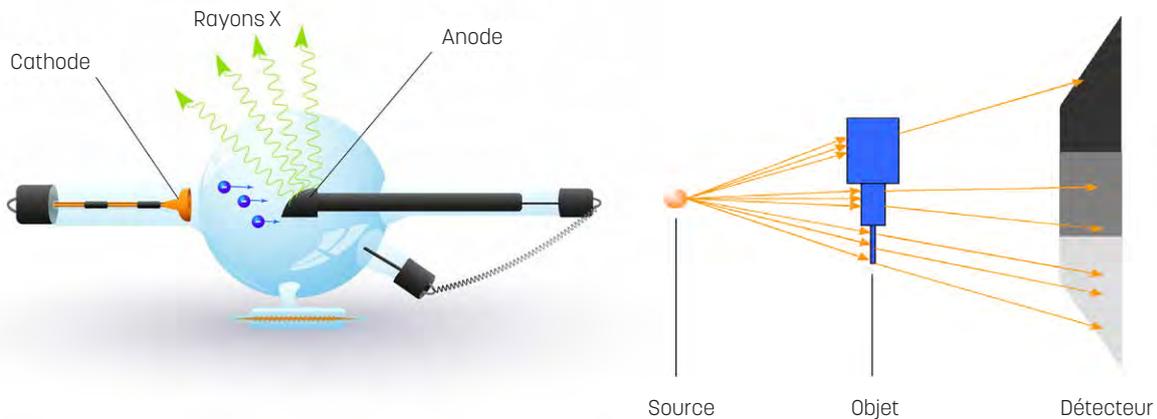
puissants, dont les doses de rayonnement sont en moyenne supérieures d'un ordre de grandeur par rapport aux rayons X conventionnels.

Principes fondamentaux des systèmes à rayons X : couleurs et densité

Les agents chargés de l'analyse et de l'interprétation des images de radiographie ont tout intérêt à posséder une certaine connaissance des principes fondamentaux des systèmes à rayons X, dans la mesure où une compréhension de ces éléments de base facilite la tâche de contrôle par ce type de technologie et améliore au final les résultats en matière de détection.

Tout d'abord, il est important de tenir compte du fait qu'une image radiographique se présente en réalité en noir et blanc. On parle aussi de niveau de gris. Du reste, quiconque pense aux images à rayons X pense généralement aux radiographies en noir et blanc que l'on voit chez le médecin. Les appareils utilisés

Image 1 – Aperçu général d’un système à rayons X



pour la détection de produits montent, eux, des objets dans des couleurs différentes afin de permettre à l'utilisateur de reconnaître les articles. Pour obtenir des images de radiographie en couleur, il convient d'utiliser une technologie d'imagerie à double énergie (projetant des faisceaux à haute et à faible énergie). Cette technologie permet à la machine d'analyser la composition atomique des diverses matières présentes. Une couleur spécifique est alors appliquée à chaque composition atomique différente (voir image 2).

Les matières organiques s'affichent en différentes nuances d'orange, tandis que les métaux apparaissent en bleu, et les matières inorganiques ou mélangées en vert. Il existe toutefois des exceptions à la règle si, par exemple, une composition n'est pas claire à 100%, comme dans le cas d'un mélange. Les alliages de zinc, par exemple, apparaissent en vert, comme dans l'image 3. De même, différents types de matières qui se superposent peuvent également apparaître en vert.

Lorsqu'un objet est passé aux rayons X, certains rayons sont absorbés par l'objet alors que d'autres passent à travers. Les deux facteurs qui détermineront si les rayons X traverseront un objet ou pas sont donc la densité et l'épaisseur des matières. Plus la densité de la matière est faible, plus la matière sera transparente pour les rayons X, plus l'image radiographique de l'objet sera nette et de couleur claire. À l'inverse, plus l'objet est dense et épais, plus son image sera sombre et opaque et il sera plus difficile d'identifier l'objet et de repérer les anomalies éventuelles.

Si les rayons X ne peuvent pénétrer un objet, la couleur s'affichant sera un bleu foncé tirant sur le noir ; cette couleur est qualifiée « d'alerte sombre », ce qui signifie que la matière est si dense que les rayonnements n'arrivent pas à la traverser à un niveau acceptable. Dans de tels cas, il est généralement recommandé de répéter le contrôle par scanographie sous un angle différent, selon les possibilités, ou alors de procéder à une vérification manuelle.

Il est utile de rappeler que la coloration exacte des matières peut varier légèrement en fonction du fabricant du système mais les principes de base restent les mêmes.

Image 2 : Exemple d'alertes sombres

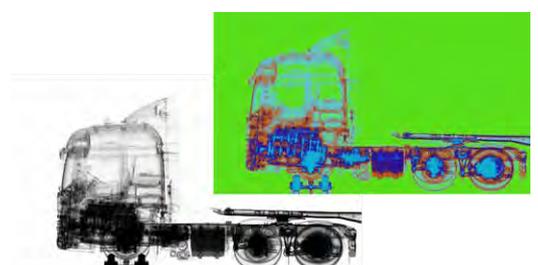


- Matière organique
- Matières inorganiques ou mélangées
- Métaux
- Aucune pénétration

Image 3 : Colt M-4 fabriqué en alliages divers



Image 4 : cabine de camion en gris et en pseudo-couleurs



Analyse et interprétation des images de radiographie : éléments de base à prendre en compte

Au-delà des progrès technologiques, l'interprétation d'une image de bagage ou de camion obtenue par radiographie relève encore et toujours d'une personne, à savoir de l'agent chargé du contrôle des clichés radiographiques qui décidera si le cliché montre un objet interdit ou présente une anomalie.¹ Au cours des dernières années, l'accent a été mis sur l'amélioration des compétences de ces agents, car les erreurs découlant des contrôles par imagerie à rayons X peuvent avoir de graves conséquences.

L'inspection des véhicules, en particulier, est extrêmement ardue. Elle exige d'analyser un énorme volume de données contenues dans un seul et même cliché radiographique, et ce en quelques minutes seulement. La détection d'articles prohibés devient de plus en plus compliquée pour des objets petits mais représentant une menace, comme une arme par exemple, surtout si cette arme a été désassemblée en ses composants pour être dissimulée dans différents compartiments du véhicule ou parmi d'autres marchandises. S'agissant des moyens cachés, les changements constants intervenant dans les modes opératoires ajoutent une couche de difficulté supplémentaire à une entreprise pour le moins complexe au départ.

Deux facteurs doivent absolument être pris en compte pour améliorer la performance du système homme-machine : la sélection et la formation des agents chargés des contrôles par radiographie.

Des études sur les contrôles de sécurité des passagers par rayons X aux aéroports ont montré que tout le monde ne possède pas forcément les qualités requises pour faire un bon « examinateur » de clichés radiographiques. Pour être capable d'interpréter correctement les images de radiographie, il est très important d'avoir des capacités spécifiques de traitement des informations visuelles, comme, par exemple, la capacité à imaginer un objet en rotation et, donc, de le visualiser sous d'autres angles, la capacité à isoler les silhouettes du reste de l'image et la capacité à chercher et à repérer visuellement certaines formes spécifiques.

Image 5 : Exemple d'alertes sombres

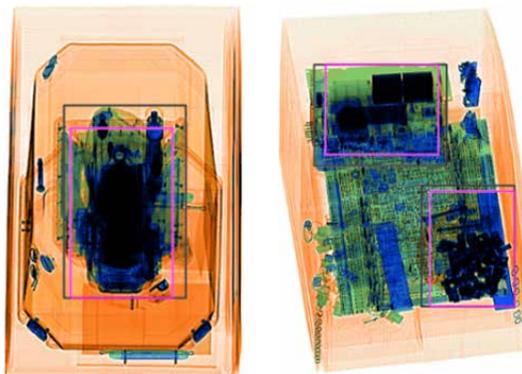


Image 6 : Exemple de rotation d'un objet



La formation est inévitablement un élément fondamental. Tout d'abord, tous les agents de sûreté chargés de l'examen des images à rayons X doivent connaître la liste des articles ou produits qui sont permis et ceux qui ne le sont pas. Ensuite, ils doivent savoir à quoi ressemblent ces articles ou produits, tant dans la réalité que sur un cliché radiographique. Les recherches sur la reconnaissance d'objets et sur le processus cognitif visuel nous apprennent que les formes autres que celles que nous avons entreposées dans notre mémoire visuelle sont difficiles, voire impossibles, à reconnaître.

De nombreux facteurs influencent notre capacité à analyser et à interpréter les clichés radiographiques, tels que la perspective sous laquelle l'objet est visualisé, la superposition de plusieurs objets et la complexité de l'image elle-même.

La détection d'une arme sera difficile si cette arme apparaît à l'image sous un certain angle ou si elle est cachée parmi d'autres objets, surtout s'ils sont superposés. Un conteneur vide ou des marchandises homogènes ne présentent pas le même niveau de difficulté qu'un lot de marchandises hétérogènes.

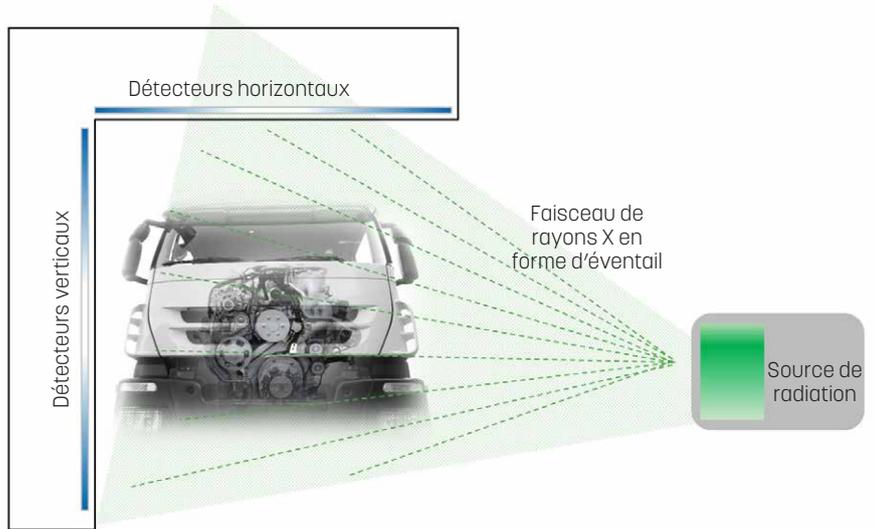
1 Michel, S. et al. (2014), *Increasing X-ray image interpretation competency of cargo security screeners*, *International Journal of Industrial Ergonomics*, Vol. 44(4), pp. 551-560.

Agrandissement géométrique et distorsion, conséquences naturelles des systèmes à rayons X

Autre défi pour l'interprétation des images de radiographie, l'agrandissement géométrique et la distorsion sont pourtant des « effets secondaires » naturels des systèmes à rayons X.

Les rayons X voyagent en ligne droite. Une source de rayonnements génère un faisceau de rayons X, dont l'un sera le rayon central et les autres les rayons périphériques. Lorsque le faisceau sort du tube à rayons X, il se dévie tandis que le point (ou rayon) central du faisceau ne subit aucune déviation. Il existe deux types de faisceaux de rayons X, l'un en forme d'éventail et l'autre en forme de cône, l'éventail étant le plus courant. Un faisceau traditionnel en forme d'éventail émet un rayonnement en éventail qui est détecté par un ensemble de réseaux de détecteurs linéaires. Compte tenu de la forme du faisceau, ce système permet de scanner l'intégralité d'un véhicule sans laisser d'angle mort. De plus, comme l'intensité du faisceau est plus grande au centre, les objets les

Image 7 : Simplification du processus de scanographie d'un camion



**New Training for High Energy Systems
X-ray Image Analysis and Interpretation**

AVAILABLE NOW
on X-Ray Tutor 4



plus denses situés au milieu du camion pourront être balayés par les rayons et apparaîtront sur le cliché radiographique ainsi généré.

Toutefois, à cause de la forme même du faisceau, les structures que le faisceau touche apparaissent d'abord agrandies par rapport à celles qui sont plus éloignées de la source et plus proches du détecteur. Outre cet effet d'agrandissement, comme conséquence de l'angle auquel le faisceau touche les objets et les structures, ceux qui sont plus près de la source de rayonnement vont se déplacer vers le haut de l'image radiographique, ce qui permet de voir au final les deux côtés de l'objet ou du véhicule scanné.

Il est essentiel pour les agents chargés d'examiner les images à rayons X de comprendre ces deux phénomènes afin d'améliorer leur capacité à détecter les objets mais aussi à déterminer où l'anomalie se situe exactement dans la réalité, ce qui est fondamental durant la dernière étape d'inspection d'un véhicule. Un agent conscient des effets de grossissement géométrique et de distorsion, et formé à cet effet, pourra retrouver l'anomalie et déterminer, par exemple, si des matières organiques se trouvent parmi les marchandises au-dessus du plancher du conteneur, ou plutôt à l'intérieur du plancher dans un compartiment caché, ce qui pèsera inévitablement sur sa décision de dédouaner le véhicule ou de le soumettre à une vérification matérielle.

Optimiser la performance

Les résultats de différentes études ont montré que la performance dans l'analyse d'images peut être améliorée à travers la formation. L'objectif de la formation est d'améliorer la performance de l'agent examinateur en matière de détection mais aussi de réduire le temps de réaction dont il a besoin pour lui permettre de reconnaître les anomalies. La formation adaptative assistée par ordinateur est considérée comme un outil puissant qui permet aux agents d'atteindre et de maintenir un bon niveau d'interprétation des clichés radiographiques. Une méthode est dite adaptative lorsqu'elle s'adapte aux besoins de l'apprenant en fonction de ses performances passées. La notion de formation assistée par ordinateur est utilisée pour des activités où l'ordinateur présente à l'apprenant un problème, enregistre ses réponses et lui fournit une rétroaction.

Le recours à cette méthode de formation permet de soumettre aux agents chargés d'analyser les images à rayons X des clichés d'objets qu'ils ne rencontrent pas très souvent en temps réel sur le terrain, comme des engins explosifs improvisés, mais aussi des images d'objets sous des angles différents, ou encore des images d'objets superposés et d'objets présentant des niveaux différents de complexité.²

En 2020, le CASRA a mené une étude sur le fret international qui visait à évaluer, entre autres, l'incidence de la formation adaptative assistée par ordinateur sur la capacité des apprenants à reconnaître les objets avec précision et la pertinence des tests de sélection pour le contrôle par imagerie radiographique, comme le test de reconnaissance d'objets par rayons X (X-Ray ORT, de son acronyme anglais). L'étude sur le fret a clairement montré que la performance des agents peut être améliorée de manière substantielle après 11 heures de formation environ. Le nombre d'identifications formelles par les agents qui ont participé à l'étude avait augmenté de 8 % en moyenne, le nombre de faux positifs diminuant, quant à lui, de 6 %.

S'agissant de l'utilité du test X-Ray ORT, l'étude montre que ce type de tests permet d'évaluer les capacités de traitement des informations visuelles des individus, indépendamment des connaissances visuelles qu'ils ont acquises à travers la formation et l'expérience. Il est toutefois important de s'assurer que les objets à reconnaître au cours du test soient des formes que chacun est censé connaître, soit parce qu'il s'agit d'objets de la vie quotidienne soit parce qu'ils apparaissent souvent à la télévision ou au cinéma, comme des couteaux ou des armes à feu.

Il convient de souligner aussi que les employés présentant des capacités visuelles particulières peuvent apprendre plus rapidement et atteindre un plus haut niveau de performance en matière de détection des menaces à travers la formation. Les administrations douanières devraient tenir compte des avantages offerts par les systèmes de formation assistée par ordinateur, et, en outre, recourir à des tests X-Ray ORT bien conçus dans le cadre de leurs procédures de sélection.

En savoir +

www.casra.ch
info@casra.ch

L'étude sur le fret a clairement montré que la performance des agents peut être améliorée de manière substantielle après 11 heures de formation environ. Le nombre d'identifications formelles par les agents qui ont participé à l'étude avait augmenté de 8 % en moyenne, le nombre de faux positifs diminuant, quant à lui, de 6 %.

2 Michel, S. et al. (2014), *Increasing X-ray image interpretation competency of cargo security screeners*, *International Journal of Industrial Ergonomics*, Volume 44(4), pp. 551-560.

**DO
MORE
WITH YOU**



*NUTECH™ Air-track Container
Inspection System*

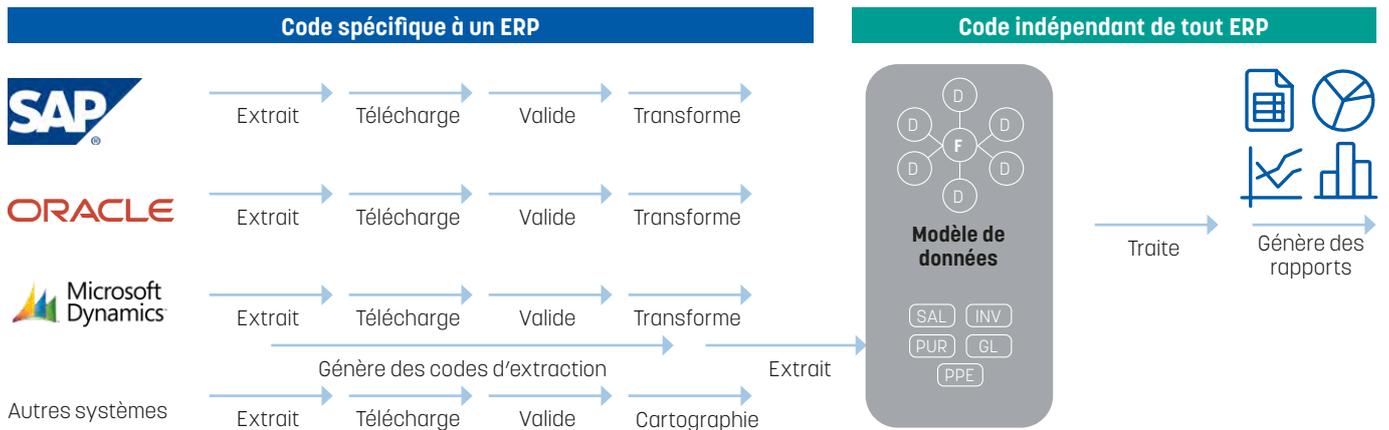
The world's first air-track intelligent transport system at an Asian port was unveiled and stepped into operation recently.

NUCTECH is so proud to join the Air-track Project with our tailor-made Container Inspection System , creating an unprecedented in-transit container control solution in air and contributing to the fully-automated port operation.



Schéma n° 1: La norme internationale ISO 21378:2019 en tant que modèle de données pour les audits financiers

(Source : présentation ISO PC 295)



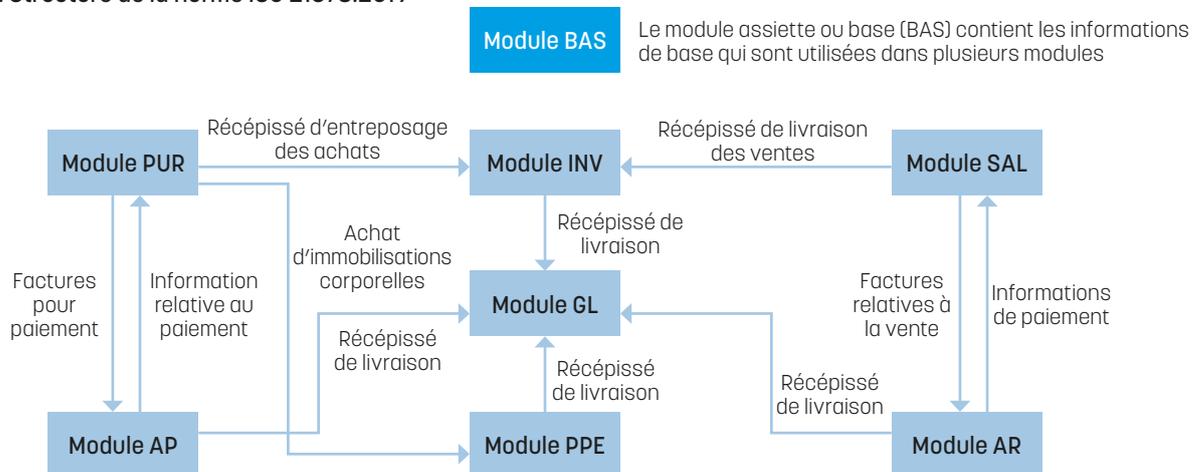
représentant des entreprises, des gouvernements, des développeurs de logiciels et des universités ont travaillé ensemble sous les auspices de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) pour normaliser les données requises aux fins des audits financiers. Ils ont basé leurs travaux sur les normes nationales existantes, telles que le format SIE suédois³, le *Auditfile Financieel* néerlandais⁴, les fichiers d'audit version 2 du Bureau national d'audit de la Chine, les normes de données d'audit de l'*American Institute of Certified Public Accountants*⁵ et la norme internationale de l'OCDE SAF-T⁶ (*Standard Audit File for Tax*), qui a été adoptée par plusieurs pays. Cet effort collectif a abouti à la publication, en 2019, de la norme ISO 21378:2019, également connue sous le nom de « norme sur la collecte des données d'audit » ou ADCS, de son acronyme anglais.

L'ADCS, adaptateur universel pour les systèmes ERP

Tout comme nous utilisons un adaptateur pour brancher nos appareils électriques quand nous visitons un pays ayant un type de prise électrique différent du nôtre, ce dont les auditeurs ont besoin, c'est d'un adaptateur universel pour les systèmes d'ERP.

L'ADCS vise à combler l'écart « de compréhension » entre les auditeurs, les entités auditées, les développeurs de logiciels et les professionnels de l'informatique, en créant un mécanisme commun d'expression des informations entreposées dans les systèmes comptables et ERP. Elle décrit une manière d'accéder aux données à des fins de contrôle ou d'audit, quels que soient les systèmes ou les structures de données sous-jacentes. En d'autres mots, il s'agit d'un modèle de données (schéma n° 1) à des fins d'audit financier.

Schéma n° 2: Structure de la norme ISO 21378:2019



3 <https://sie.se/format-en>
 4 https://www.softwarepakketten.nl/swpakketten/auditfiles/auditfile_financieel.php?bronw=6
 5 <https://www.aicpa.org/interestareas/frc/assuranceadvisoryservices/auditdatastandards.html>
 6 <https://www.oecd.org/tax/administration/ftaguidancenotesone-auditingstandards.htm>

Tableau n° 3: Éléments 1 à 8 du tableau INV Transaction

(Source: ISO 21378:2019)

No.	Name	Data-type	Representation	Description	Level
1	Transaction_Document_ID	String	%100s	Unique identifier for the picking ticket, shipping notice or other document created upon or associated with movement. Typically auto-generated by the system.	1
2	Transaction_Document_Line_ID	String	%100s	Unique identifier for the line number for a document other than a customer order or supplier purchase order. Typically auto-generated by the system.	1
6	Transaction_Date	Date	%10c	Date of activity per associated transaction document, if applicable.	1
7	Transaction_Time	Time	%8c	Time of the activity as per the associated transaction document, if applicable.	1
8	Transaction_Type	String	%80s	Captures information regarding movements and adjustments. Movement types may include receipt, shipment, transfer, return, moved to production and moved from production. Quantity adjustment types may include physical count adjustment, damage, obsolete and scrapped. Cost adjustments may include the lowering of cost or market realization.	2

L'ADCS couvre les principaux domaines des systèmes comptables et ERP, ainsi que les processus opérationnels dans la chaîne logistique de production. Elle se compose de huit modules, qui correspondent aux volets suivants : l'assiette ou base (BAS), le grand livre général (*General Ledger* - GL), les comptes créditeurs (*Accounts Receivable* - AR), les ventes (*Sales* - SAL), les achats (*Purchase* - PUR), les comptes débiteurs (*Accounts Payable* - AP), l'inventaire (INV) et, enfin, les immobilisations corporelles (*Property, Plant and Equipment* - PPE). Ces modules et les points d'interaction entre eux figurent dans le schéma n° 2 (il convient de noter qu'il s'agit d'un diagramme à haut niveau qui n'a pas vocation à montrer toutes les interactions dans le détail). Au total, l'ADCS définit les éléments de données comptables dans 71 tableaux répartis à travers les huit modules. Le module inventaire (INV) revêt une importance particulière dans la mesure où il se compose de 7 tableaux, notamment d'un tableau baptisé INV Product, qui reprend les attributs fondamentaux des articles d'inventaire et d'autres articles suivis à travers les achats, l'utilisation et les ventes, ainsi que d'un autre tableau appelé INV Transaction qui reprend l'historique des transactions qui peuvent avoir une incidence sur l'inventaire comptable durant une période de temps donnée. Le tableau n° 3 montre quelques éléments du tableau INV Transaction (en anglais).

Profiter des possibilités qu'offre la norme pour les contrôles douaniers et les audits financiers pour les impôts indirects

La norme de collecte des données d'audit, telle que publiée, appuie les audits financiers qui sont

habituellement menés par de grandes sociétés comptables. En tant que telle, elle n'englobe pas les autres types d'audit, par exemple ceux menés par les pouvoirs publics pour s'assurer de l'exactitude et de l'exhaustivité des déclarations concernant les impôts indirects et les droits de douane. En général, ces types d'audit requièrent les mêmes éléments de données que les contrôles financiers pour lesquels l'ADCS a été formulée, mais d'autres éléments de données spécifiques, en lien avec la douane et l'imposition indirecte, viennent s'y ajouter. L'ISO a par conséquent entériné une proposition, à l'initiative des Pays-Bas, visant à élargir la portée de l'ADCS et à permettre la collecte de données concernant les droits et les taxes indirectes de manière cohérente.

Sous les auspices du Comité technique 295 de l'ISO qui travaille sur les services liés aux données d'audit sous la férule de la Chine, trois nouveaux tableaux ont déjà été ajoutés au module Inventaire (voir tableau n° 4 ci-dessus). Les deux

Tableau n° 4: Module inventaire élargi

Module: INV
INV LOCATION
INV PRODUCT
INV PRODUCT TYPE
INV PRODUCT CHARACTERISTIC
INV ON_HAND
INV TRANSACTION
INV TRANSACTION CHARACTERISTIC
INV TRANSACTION ASS REF DOCUMENT
INV PHYSICAL INVENTORY
INV PERIOD BALANCE

Tableau n° 5: Éléments de données d'un envoi de vins quittant un entrepôt sous douane dans le tableau des caractéristiques INV Transaction

Identifiant du document Transaction	Identifiant Ligne document Transaction	Type Caractéristique	Code UOM Caractéristique	Valeur Caractéristique Standard	Valeur Caractéristique Système
123456	0001	GEN_ALC	PERC	12.5	12.5
123456	0001	NL_ACC_CAT		23	23
123456	0001	EU_COMM_CODE		2204568090	2204568090
123456	0001	NL_VAT_STATUS		S	1
123456	0001

premiers contiennent des éléments de données spécifiques à la douane et portent sur les produits ou les transactions. Le troisième tableau contient des éléments de données qui permettent d'établir un lien entre les données entreposées dans le système d'une société et les données entreposées dans les systèmes des autorités douanières ou fiscales. Il convient de noter que les données déjà connues des douanes ne sont pas exigées une nouvelle fois et qu'elles ne sont donc pas couvertes par le module élargi (par exemple, les données de la déclaration).

Étant donné que les éléments de données spécifiquement douaniers portant sur des produits ou des transactions varient grandement d'un territoire douanier à un autre, la structure des tableaux du module élargi diffère de celle des tableaux contenus dans l'ADCS. Les éléments de données sont insérés sous les « caractéristiques » qui peuvent être personnalisées.

Le tableau n° 5 sur les caractéristiques INV Transaction montre quatre caractéristiques qui sont spécifiques à la Douane néerlandaise. Les éléments de données incluent une indication du niveau auquel ils se réfèrent (GEN pour général, EU pour Union européenne et NL pour Pays-Bas). Dans cet exemple, l'élément de donnée de la ligne 3 se référant au code de la marchandise s'applique au niveau de l'Union européenne. Les deux dernières colonnes montrent les valeurs des caractéristiques. La lettre S de la ligne 4 se référant à la TVA signifie « standard », tandis que le 1 est la valeur correspondante telle que représentée dans le système ERP de l'entreprise.

Avantages pour les administrations douanières et fiscales

L'utilisation de la norme ISO donnera de la transparence et plus d'efficacité au processus d'extraction des données lors des contrôles a posteriori. La recherche, en d'autres mots, la

description du processus de récupération des données en fonction de l'objectif de l'audit, sera normalisée. Le résultat (le jeu de données) correspondra directement au but de l'audit, tant au niveau de la sémantique que de la syntaxe. En outre, la norme ISO donne la possibilité de normaliser les analyses pour les entités auditées. Cela permettra d'assurer une équité dans la supervision et, dès lors, de favoriser le respect des règles de la part des entreprises auditées. Le présent article ne s'attarde pas sur la question d'une norme pour l'échange de données. Toutefois, une proposition (XML, JSON et CSV) a également été soumise à l'ISO et la norme sera prête en septembre 2022 au plus tard.

De la perspective des entreprises

Aux Pays-Bas, nous avons constaté que les entreprises consentent des efforts accrus pour respecter la législation douanière et fiscale. Elles investissent énormément de temps et d'efforts pour obtenir les bonnes données au bon format, mais l'effort peut s'avérer complexe, en particulier pour les entreprises qui déploient leurs activités sur plusieurs juridictions. L'ADCS, avec son extension pour couvrir la douane et les impôts indirects, appuiera ces efforts dans la mesure où elle reflète les exigences de données des douanes, des autorités fiscales et des cabinets d'audit, tout en jetant les bases pour l'échange des données exigées. Pour répondre à une demande de donnée de la part d'une autorité de supervision, il suffira juste de « pousser sur un bouton ». La norme offre également une certaine souplesse. Les entreprises peuvent élargir (et améliorer) le système en utilisant leurs propres caractéristiques de données à des fins de contrôle interne, par exemple. L'ADCS et son extension ouvrent également la voie à l'élaboration conjointe de méthodes analytiques. Les vendeurs de logiciels sont pleinement conscients de ces avantages et ont participé à l'élaboration de la norme.

Organisations orientées données

De nombreuses autorités douanières et fiscales ont adopté des stratégies qui ont notamment pour objectif de les transformer en organisations orientées sur les données. L'intelligence artificielle, l'apprentissage automatique, les systèmes analytiques évolués, la robotique et les chaînes de blocs figurent parmi les outils et les technologies les plus souvent cités dans leurs documents stratégiques. Ces outils et technologies tirent parti des données et la normalisation des données est fondamentale pour leur mise en œuvre dans la mesure où elle permet un accès facile aux données. L'ADCS nous permettra d'être prêts pour les « audits du futur » – un futur où les données seront facilement accessibles et où les auditeurs pourront se concentrer sur leur mission première.

Comment participer

L'extension pour la douane et les impôts indirects est encore en cours de développement. Elle doit absolument être prête pour être

publiée d'ici septembre 2023. La liste des pays participant aux travaux d'élaboration de la norme, soit activement soit à titre d'observateurs, peut être consultée en ligne <https://www.iso.org/fr/committee/5648297.html>. Pour l'heure, les participants travaillent sur la structure des tableaux d'extension et examinent les informations (caractéristiques) qui devraient être incluses, les conventions de dénomination et la procédure de tenue à jour de la norme. Au nom des membres du groupe technique, la Douane néerlandaise aimerait inviter d'autres administrations des douanes à participer à cette initiative. Nous serions vivement intéressés par votre contribution. Pour prendre part aux travaux de développement de l'extension, veuillez prendre contact avec l'institut membre de l'ISO de votre pays (cfr <https://www.iso.org/fr/members.html>).

En savoir +

<https://www.youtube.com/watch?v=10qhzWkNvN8>
<https://www.iso.org/fr/committee/5648297.html>
re.van.t.hof@douane.nl



YOUR CUSTOMS PARTNER
 Solutions logicielles douanières & sécuritaires

www.conex.net

Import/Export - Régimes particuliers - Export Control System - Transit
 ICS Import Control System - GB S&S Safety & Security

Et si les gouvernements envisageaient de suspendre les taxes sur les coûts de transport jusqu'à ce qu'on revienne à la « normale » ?

Par Omer Wagner, juriste spécialisé dans le droit douanier

L'explosion des coûts du transport au cours des derniers mois met les importateurs à rude épreuve et continue de peser sur la relance économique. Pour résoudre le problème, les gouvernements pourraient envisager de suspendre les taxes associées à ces coûts. En Israël, la loi permet déjà une telle exonération en cas de circonstances particulières indépendantes de la volonté de l'importateur.

Au début de l'année 2020, lorsque l'épidémie de COVID-19 a commencé à se répandre partout dans le monde, la production de marchandises s'est arrêtée dans plusieurs pays et les compagnies maritimes ont réduit en conséquence le nombre de navires de charge quittant les ports. Le flux habituel des marchandises importées et exportées s'est effectivement interrompu. Conséquence des mesures de confinement et d'autres facteurs, dont notamment le manque de main d'œuvre, les conteneurs vides n'ont plus été récupérés et envoyés en Asie, où on en avait besoin. À la place, ils ont été entreposés dans des dépôts intérieurs ou dans les ports de commerce. Très vite, des retards ont commencé à s'accumuler dans la manutention des conteneurs.

La pénurie générale de conteneurs en Asie, associée à des engorgements dans de nombreux ports maritimes, a abouti à une grave inflation des frais de transport. Prenons le cas d'Israël. Début 2020, la location d'un conteneur pour le transport de marchandises par mer depuis la Chine vers Israël coûtait à peu près 2 000 dollars des États-Unis. Aujourd'hui, le prix pour ce même trajet atteint quelque 15 000 dollars... Et les coûts de transport augmentent encore davantage quand les bateaux ne peuvent pas jeter l'ancre dans les ports israéliens pour cause de congestion portuaire.

CAF et FAB

La hausse des frais de transport a abouti à une augmentation de la valeur en douane des marchandises dans les pays prélevant des taxes

sur la valeur CAF (coût, assurance, fret) plutôt que sur la valeur FAB (franco à bord) qui inclut tous les frais encourus jusqu'à ce que les marchandises soient effectivement chargées à bord d'un navire au port de départ.

Il convient de rappeler que l'article 8.2 de l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VII de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane) permet aux pays de décider de l'inclusion ou non des frais liés au transport international dans la valeur en douane des marchandises.

« Lors de l'élaboration de sa législation, chaque Membre prendra des dispositions pour inclure dans la valeur en douane, ou en exclure, en totalité ou en partie, les éléments suivants :

- a) frais de transport des marchandises importées jusqu'au port ou lieu d'importation,
- b) frais de chargement, de déchargement et de manutention connexes au transport des marchandises importées jusqu'au port ou lieu d'importation, et
- c) coût de l'assurance. »

Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane

Selon le Guide de l'OMD sur l'évaluation en douane et les prix de transfert, « la majorité des Membres de l'OMC ont pris la décision d'inclure ces éléments dans la valeur en douane ; il s'agit du système CAF (coût, assurance, fret) ». Quelques membres de



l'OMC ont toutefois choisi de ne pas les inclure, parmi lesquels les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Israël applique la valeur CAF. L'ordonnance israélienne sur les douanes de 1957 stipule que « la valeur transactionnelle est le prix payé ou à payer pour les marchandises [...] auquel viennent s'ajouter le coût de l'assurance et les frais spécifiés dans la section 133 ». Ces frais incluent « le coût de transport des marchandises vers le port ou le lieu d'importation ». Il existe toutefois une exception à cette règle lorsque ces frais sont « engagés dans des circonstances particulières, indépendantes de la volonté de l'importateur ».

Circonstances exceptionnelles

Les augmentations de prix dans le domaine du transport peuvent être causées par une grande variété d'événements : guerres, fermetures de frontière, sanctions commerciales ou grèves. En cas de circonstances exceptionnelles, le Directeur de la Douane israélienne peut décider d'exclure de la valeur en douane certains frais liés au transport, conformément à la section 133, paragraphe a), alinéa 5 de l'ordonnance sur la douane.

Les incidents de sécurité qui se sont produits au nord d'Israël en 2006 sont un exemple de ce type de cas de force majeure « indépendante de la volonté de l'importateur ». Le 24 avril 2006, le chef de l'Administration douanière avait décidé que les frais de transport causés par ces incidents ne devaient pas être inclus dans le calcul des taxes à l'importation : « Je stipule que les taxes et les coûts de transport supplémentaires encourus par les importateurs compte tenu des incidents de sécurité dans le nord du pays ne devraient pas être inclus dans la valeur transactionnelle aux fins du calcul des taxes à l'importation. Il est précisé que les coûts visés sont tous les frais supplémentaires de transport, de déchargement et de chargement causés par les incidents de sécurité ». Le 6 juin 2008, l'Administration douanière avait également décidé d'exclure de la valeur en douane les frais de surestaries des conteneurs : « Les indemnités de surestaries dans le pays d'importation, qui sont exigées pour l'utilisation d'un conteneur au-delà de la période convenue entre l'agent maritime et l'importateur, ne sont pas incluses dans les taxes d'importation ».

Un autre exemple sont les grèves qui ont paralysé les ports d'Israël en 2008. Le 7 septembre 2008, la Douane avait décidé d'appliquer une exonération concernant certains frais de transport : « Les coûts de transport supplémentaires, encourus par les importateurs comme conséquence des arrêts de travail aux ports d'Israël, ne seront pas pris en compte dans la valeur transactionnelle aux fins du calcul des taxes à l'importation. Il est précisé que les coûts visés sont tous les frais supplémentaires de transport, de déchargement et de chargement causés par les grèves de travailleurs, indépendamment de la volonté de l'importateur. L'importateur doit toutefois apporter la preuve de ces frais supplémentaires ».

Possibilité d'exonération d'impôts sur les coûts de transport

La Chambre de commerce israélienne a récemment demandé au Directeur de la Douane d'Israël de fixer un plafond pour les frais de transport. En d'autres termes, elle a demandé à ce qu'aucun droit ne soit imposé pour les valeurs dépassant ce coût plafonné « normal ». La requête a toutefois été rejetée. La Douane a déclaré qu'il n'est pas possible de réduire les frais de transport et qu'il n'a pas pu être établi avec certitude que l'augmentation des frais de transport est effectivement due à la crise de COVID-19 ou à d'autres imprévus.

Je crois que la question qui se pose vraiment est celle de savoir si la pénurie de bateaux et de conteneurs ainsi que la congestion portuaire générées par la crise de la COVID-19 ne constituent pas « des circonstances particulières indépendantes de la volonté de l'importateur » et ne mériteraient pas d'être examinées et débattues de façon plus détaillée.

En l'occurrence, les tribunaux israéliens ont rendu, dans une affaire non commerciale, l'arrêt suivant où ils estiment que la pandémie de COVID-19 constitue bel et bien un imprévu : « Il est difficile de croire qu'une personne raisonnable aurait pu ou dû prévoir les graves conséquences de la pandémie de coronavirus dans toute leur étendue, notamment sur l'économie et sur le commerce, en Israël et partout dans le monde. Nous faisons face à une épidémie exceptionnelle, sans précédent au cours des cent dernières années (au moins depuis l'épidémie de grippe espagnole qui a causé de nombreuses morts dans le monde entre 1918 et 1920) ».

Les importateurs peuvent-ils contrôler d'une manière ou d'une autre les changements intervenant dans les taux de fret à l'échelon mondial ? Certains auraient-ils pu anticiper la crise de COVID-19 ? J'estime pour ma part que la réponse à cette question ne peut être que non.

Et si les gouvernements envisageaient de suspendre les droits à l'importation sur les frais de transport ? Dans certains pays, comme en Israël, il n'est nul besoin d'amender la loi puisqu'elle permet déjà de prendre de telles décisions. Il suffirait de faire montre de bonne volonté et d'un peu de souplesse dans l'interprétation de la loi.

En savoir +

Communication@
wcoomd.org

À propos de l'auteur

Omer Wagner travaille dans le département des impôts indirects chez PWC Israël et chez Kesselman & Kesselman. Il est juriste spécialisé dans le droit douanier, les taxes à l'achat, l'imposition indirecte, les importations, les exportations, la réglementation, les prélèvements commerciaux et le commerce international. Le présent article n'engage que son auteur et ne constitue en aucune façon un avis juridique.



ENHANCING DIGITAL TRANSFORMATION

CrimsonLogic's next generation of Total Trade Solutions, pioneering over **30 years of trade facilitation systems with cutting edge technology**



Value Added Services

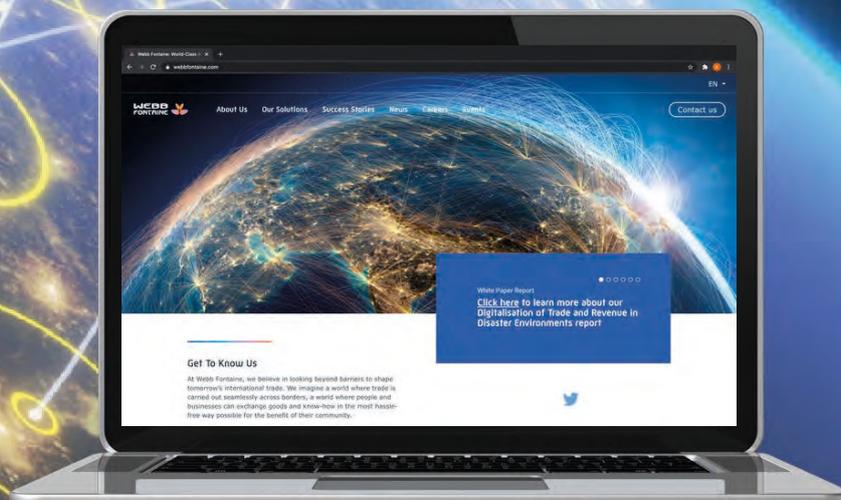
- ✓ Chatbot
- ✓ Open Trade Blockchain
- ✓ DataTX

As we face new global challenges

Webb Fontaine's technology is
now more important than ever.

Powered by Artificial Intelligence,
our solutions optimise the entire
spectrum of Trade.

We're building something big.



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