

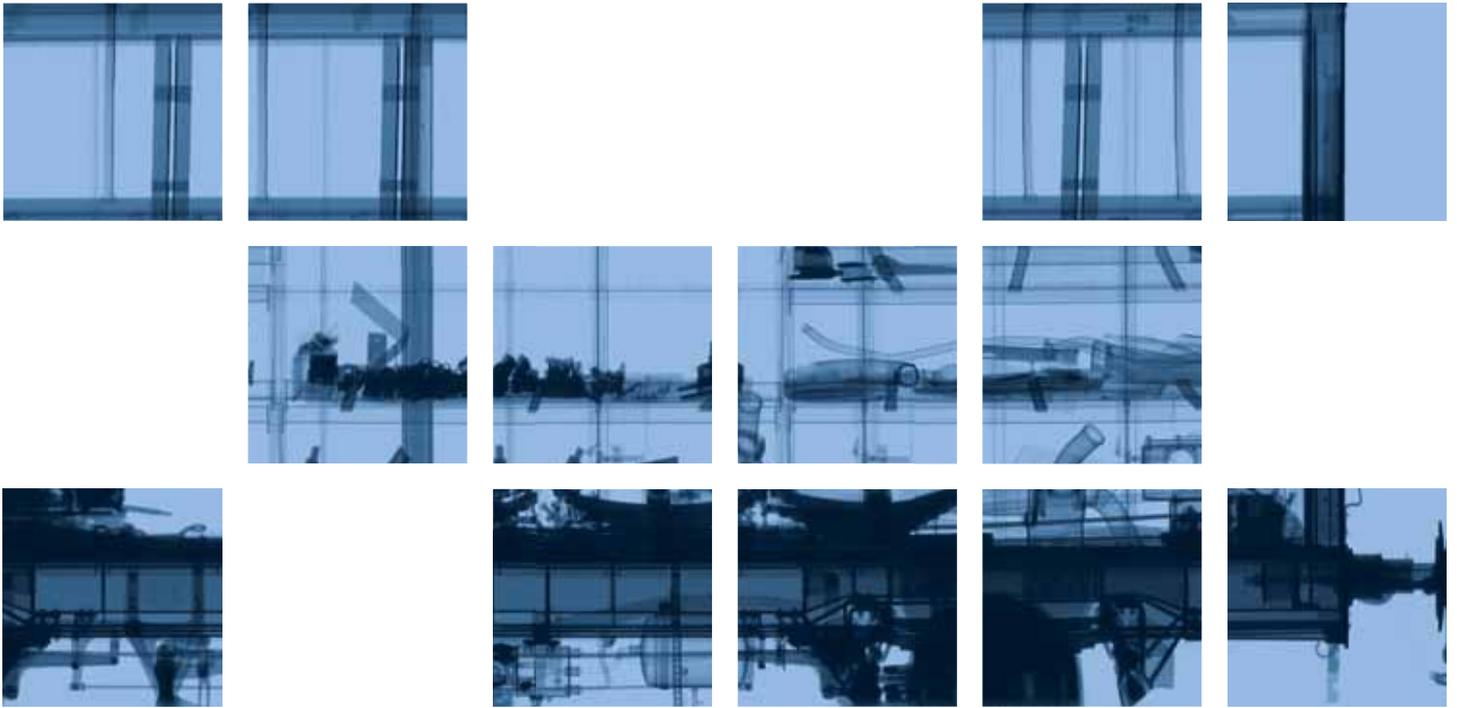
OMD actu



Numéro Anniversaire

Regarder le passé avec fierté,
aborder l'avenir avec optimisme





Rapiscan - The Cargo Inspection Leader for Ports, Borders and Customs

Rapiscan's mobile, gantry, portal and rail inspection systems offer an unmatched combination of image quality, reliability and throughput.

Our Eagle® family of high energy X-ray cargo inspection systems is specifically designed to meet the needs of different applications; versatile enough for the world's busiest ports and crowded border crossings, through to remote military checkpoints.

Our new Eagle® Rail Scanner Series, family of high energy X-ray cargo inspection systems, including the R60HS able to effectively scan rail cargo at up to 60kph, is the latest example of our commitment to high performance products, solutions and services that meet our customers' most demanding threat detection needs

With a global installation base and a worldwide service and support network, Rapiscan Systems can meet your most demanding requirements - on time and on budget.

To learn more or to schedule a demonstration please contact us at:
Asia Pacific Region t. +65 6846 3511 EMEA Region t. +44 870 777 4301
e. sales@rapiscansystems.com

Sommaire

- 4 Flash info
- 11 Dossier
- 26 De par le monde
- 36 Focus
- 42 Point de vue
- 46 Zoom
- 48 Entretien
- 50 Évènements



DOSSIER: NUMÉRO ANNIVERSAIRE

- 14 **Aperçu de l'OMD** au fil des ans
- 16 **Mémoires** d'un douanier
- 20 **Histoire du conteneur**, la caisse qui a changé la face du monde

FOCUS

- 36 **Les Douanes en réseau international** en termes simples et clairs
- 39 **GS1 et l'OMD**, un partenariat pour des standards de chaîne logistique mondiaux

ENTRETIEN

- 48 **L'Ambassadeur des Etats-Unis auprès de l'Union européenne**, William E. Kennard, fait part de ses réflexions sur la douane et sur son engagement auprès de l'OMD

Rédacteur en Chef
Grant Busby

Rédacteur sénior
Laure Tempier

Abonnements en ligne
www.wcoomd.org/fr/pagedaccueil_press_wco_newsfr.htm

Publicités



Bernard Bessis
bernard.bessis@bb-communication.com

Équipe de rédaction
wconews@wcoomd.org

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

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

Note de la rédaction

OMD Actualités est distribué gratuitement en français et en anglais aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Les idées exprimées dans les articles sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue officiel de l'Organisation mondiale des douanes. Toute contribution en français ou en anglais est la bienvenue, mais doit nous parvenir pour le 15 août 2012 au plus tard. L'OMD se réserve toutefois le droit de publier, de ne pas publier, ou de corriger ces articles de façon à ce qu'ils soient conformes à la ligne éditoriale du magazine. Le Service Communication reste à votre disposition pour les demandes d'abonnement, la réception d'articles, et toute autre information en rapport avec OMD Actualités, à l'adresse électronique suivante : communication@wcoomd.org.

D/2012/0448/20

Copyright ©2012 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.

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

Photo de couverture: fotolia.com

Design : www.inextremis.be

Améliorer les pratiques en matière de lutte contre la fraude

LA FAÇON DONT les douanes exercent leurs prérogatives en matière de lutte contre la fraude (saisies, pénalités, détentions, etc.) demeure au premier rang des discussions entre administrations membres de l'OMD.

Afin d'approfondir le sujet et de favoriser le partage des connaissances, plusieurs administrations douanières se sont lancées, avec l'appui du Secrétariat, dans l'élaboration d'un « Recueil des pratiques opérationnelles douanières en matière de lutte contre la fraude et de saisie ». Développé de manière collaborative grâce à la plateforme de conception interactive du système CLiKC! de l'OMD, le Recueil met en évidence certaines méthodes de travail intéressantes et identifie les principaux points d'achoppement d'une gestion efficace en matière de lutte contre la fraude, se penchant plus particulièrement sur les procédures qui requièrent un engagement multilatéral entre services douaniers.

Les pratiques présentées inciteront les administrations à apporter des améliorations à leur système actuel, notamment à leurs fondements juridiques (habilitations) ainsi qu'aux options opérationnelles sur lesquelles reposent leurs procédures et leurs pratiques.

Le Recueil, accessible uniquement au personnel des administrations membres de l'OMD en raison du caractère sensible de certaines informations qu'il contient, est disponible en anglais, français et espagnol et sera bientôt traduit en arabe.

En savoir +
www.wcoomd.org

Le conteneur sans portes devient une réalité



EN OCTOBRE 2010, nous vous informions qu'un nouveau type de conteneur sans portes verrait bientôt le jour. C'est désormais chose faite. D'après l'inventeur de ce système, il s'agit de la première grande amélioration apportée à la conception structurelle du conteneur utilisé pour le transport intermodal depuis les années 1950.

Dépourvu de portes, ce conteneur se compose de deux éléments intégrés mais séparables : une plate-forme inférieure et une sorte de couvercle constitué des quatre parois latérales et de la paroi supérieure. Lorsque ces deux éléments sont attachés, le conteneur sans portes a les mêmes dimensions qu'un conteneur ISO standard. Le couvercle, ou partie supérieure, se lève et se baisse à l'aide d'un équipement stan-

dard de manipulation des conteneurs, utilisé dans les ports et les installations de chargement de fret. Il est fixé à la plate-forme par un mécanisme de verrouillage et de blocage extrêmement solide. Une fois le conteneur à destination, son couvercle peut être levé par un chariot élévateur équipé d'un palonnier.

Les principaux avantages offerts par la nouvelle ergonomie du conteneur sont, selon le fabricant, les suivants : une sécurité et une protection contre les vols renforcées, des inspections plus faciles, un chargement et un déchargement plus rapides, un meilleur respect de l'environnement.

En savoir +
www.cakebox-technologies.com

« Comment construire un environnement de Guichet unique »

Le Recueil sur le guichet unique de l'OMD intitulé « Comment construire un environnement de Guichet unique » est désormais disponible sur le site internet de l'OMD. Le Recueil a été conçu en deux volumes afin de faire la distinction entre les questions de haut niveau, susceptibles de préoccuper les cadres dirigeants, et les questions d'ordre technique, qui concernent les responsables opérationnels.

Le volume 1 est intitulé « Le Guide exécutif » et le Volume 2 « Le Guide pratique ». Ce dernier regroupe les outils, techniques et directives élaborés par l'OMD et par d'autres organisations internationales et qui seront tenus à jour régulièrement.

En savoir +
www.wcoomd.org/fr/swfr_guidelinesfr.htm

L'UE et les USA reconnaissent mutuellement leurs opérateurs agréés

L'Union européenne (UE) et les États-Unis ont signé le 4 mai une Décision de reconnaissance mutuelle selon laquelle les deux pays déclarent que leurs programmes respectifs de partenariat dans le domaine commercial sont compatibles.

Intitulés « Partenariat douane-entreprises contre le terrorisme » aux États-Unis (US Customs-Trade Partnership Against Terrorism - C-TPAT) et « Programme relatif aux Opérateurs économiques agréés - (OEA) » dans l'UE, ces programmes établissent des partenariats basés sur le volontariat entre des opérateurs commerciaux et leurs gouvernements respectifs dans lesquels les premiers adoptent des normes en matière de sécurité de la chaîne logistique et bénéficient d'avantages en reconnaissance de leur qualité de partenaire commercial sûr et fiable.

La Décision de reconnaissance mutuelle sera mise en œuvre en deux étapes. Dès juillet 2012, les cargaisons expédiées à destination des États-Unis par les OEA européens se verront attribuer une note de risque inférieure. À compter de janvier 2013, les envois des Membres du C-TPAT vers l'UE bénéficieront du même traitement.

Trois catégories d'OEA existent au sein de l'UE : AEOC (simplifications douanières), AEOS (sécurité et sûreté) et AEOF (certificat complet C+S). Seuls les AEOS et AEOF, qui comptent à eux deux plus de 5 300 opérateurs, sont concernés par la Décision. Ces deux certifica-

tions européennes sont également reconnues par le Japon, la Norvège et la Suisse sur une base mutuelle, et un accord avec la Chine est à l'étude.

C-TPAT est une initiative combinant les efforts du gouvernement et du secteur commercial privé dont l'ambition est de construire des relations de coopération susceptibles de renforcer et d'améliorer la chaîne logistique internationale et la sécurité des frontières américaines. Environ 10 290 entreprises y participent actuellement. Outre l'UE, les États-Unis ont signé des accords de reconnaissance mutuelle avec le Canada, la Corée, le Japon, la Jordanie et la Nouvelle-Zélande.

L'UE et les États-Unis sont des partenaires commerciaux stratégiques dont le montant des importations et des exportations se chiffraient à près de 500 milliards d'euros en 2011. Selon l'UE, la décision permettra d'améliorer encore les débouchés commerciaux et favorisera la fluidité des mouvements de marchandises des deux partenaires, sans compromettre les niveaux élevés de sécurité de part et d'autre de l'Atlantique. Le texte de la Décision de reconnaissance mutuelle est publié au journal officiel de l'UE et sur le site Internet de la DG Fiscalité et Union Douanière.

En savoir +

http://ec.europa.eu/taxation_customs
www.cbp.gov



Nouvelles Directives dans le Dossier recettes de l'OMD

ELABORÉ EN VUE de répondre aux préoccupations exprimées par les Membres de l'OMD face à la perte de recettes dans le contexte de la crise financière mondiale de 2008 et de la baisse des taux de droits de douane, le Dossier recettes de l'OMD rassemble des documents ayant trait au recouvrement des revenus douaniers, notamment les instruments et conventions officiels, les notes d'orientation et le matériel de formation. Afin de renforcer le Dossier recettes, de nouveaux outils pratiques seront présentés lors des sessions de juin 2012 du Conseil de l'OMD. Ces quatre nouvelles Directives, sur l'évaluation en douane, l'origine, le Système harmonisé (SH) et le contrôle a posteriori, sont brièvement décrites ci-dessous.

Contrôle de l'évaluation

Malgré les efforts déployés depuis des années pour assurer la mise en œuvre de l'Accord de l'OMC sur l'évaluation en douane, il est devenu clair que l'Accord est difficile à appliquer dans de nombreux pays qui pâtissent d'un niveau élevé de sous-évaluation et d'un manque de pièces comptables fiables. Les nouvelles Directives pratiques aux fins du contrôle de l'évaluation seront d'une grande aide aux autorités douanières désirant élaborer un programme de contrôle efficace. Elles offrent des conseils sur le développement d'une base de données d'évaluation en douane en tant qu'outil de gestion des risques extrêmement utile à toute administration douanière. Elles se penchent également sur le traitement à accorder au commerce informel et aux marchandises usagées.

Y est également soulignée la nécessité de sensibiliser davantage le personnel des douanes aux questions commerciales. Ces derniers traitent quotidiennement avec un vaste panel d'entités commerciales, des personnes seules traversant les frontières plusieurs fois par jour avec un seul sac de grain, aux multinationales complexes déplaçant des milliers de conteneurs dans le monde entier. Disposer de connaissances approfondies sur les pratiques tarifaires et commerciales modernes est un atout quand il s'agit d'évaluer les niveaux de risque et d'identifier les irrégularités. Des

conseils sont également donnés aux pays qui continuent à employer des entreprises privées, y compris des sociétés d'inspection avant expédition, pour la réalisation de certains contrôles. L'OMD encourage les administrations des douanes à s'assurer que leurs contrats comportent un volet « transfert des connaissances et formation », et à disposer d'une stratégie visant à mettre fin aux contrats existants le plus tôt possible, une fois les fonctionnaires douaniers en mesure de réaliser les contrôles – et notamment ceux relatifs à l'évaluation en douane – sans aide extérieure. Enfin, les Directives sont complétées par des études de cas décrivant en détails les programmes de contrôle de l'évaluation mis en place par trois Membres de l'OMD.

Vérification de l'origine préférentielle

Le nombre d'accords de libre-échange (ALE) va croissant et les administrations des douanes jouent un rôle clé dans leur mise en œuvre et leur contrôle. Ces accords éliminent ou réduisent les droits de douane sur la plupart des marchandises échangées entre les membres d'un ALE à condition qu'elles répondent aux exigences d'origine définies dans l'accord. Les nouvelles Directives de l'OMD sur la vérification de l'origine préférentielle proposent des idées concrètes sur la manière de gérer efficacement la vérification des demandes relatives à l'origine préférentielle. Elles contiennent un catalogue des pratiques nationales des Membres de l'OMD en ce qui concerne l'organisation et la réalisation des contrôles de vérification. L'objectif n'est pas de définir des normes internationales pour les procédures de vérification, mais plutôt de faire part des meilleures pratiques.

Classement tarifaire

La Convention du Système harmonisé (SH) a longtemps été considérée comme la « colonne vertébrale » des échanges commerciaux internationaux et s'inscrit au cœur des opérations douanières, y compris celles relatives à la perception des recettes. Une gestion rationnelle des travaux de classement peut faciliter le recouvrement des droits de douane. L'OMD a formulé à cet égard deux recommandations : l'une sur l'introduction

de programmes de renseignements contraignants sur le classement des marchandises avant déclaration (1996) ; et la seconde sur l'amélioration des travaux de classement et des infrastructures connexes (1998).

Les nouvelles Directives concernant les travaux de classement tarifaire et les infrastructures connexes fournissent des conseils pratiques sur les principaux aspects à prendre en compte lors du développement de l'infrastructure de classement, tels que la formation et le déploiement du personnel, l'introduction de programmes de renseignements contraignants sur le classement des marchandises avant déclaration, l'établissement de bureaux régionaux et locaux et l'organisation des différentes étapes de contrôle du classement. Un outil de diagnostic complète ces Directives, fournissant un cadre pour le développement de projets concrets et durables visant à améliorer les travaux de classement tarifaire et les infrastructures connexes au sein des administrations membres de l'OMD.

Contrôles a posteriori

Les Directives de l'OMD portant sur les contrôles a posteriori ont fait l'objet d'une révision significative. Elles comportent deux volumes : le premier, destiné aux « managers », fournit des informations sur la mise en œuvre et la planification d'un programme de contrôle ; le second couvre les aspects opérationnels de la préparation et du déroulement d'un contrôle. Les Directives précisent bien que le contrôle a posteriori est un moyen d'assurer le respect des règlements et ne devrait pas être utilisé comme base pour les enquêtes liées à la fraude.

Les nouveaux documents seront diffusés lors des sessions de juin 2012 du Conseil de l'OMD. La liste de tous les documents formant le Dossier recettes est disponible sur le site Internet de l'OMD. Ces documents sont également en vente sur le site de la librairie en ligne de l'OMD. Certains sont accessibles uniquement aux administrations des douanes.

En savoir +

wcorevenuepackage@wcoomd.org





Le Protocole de l'OMS contre le commerce illicite du tabac se profile à l'horizon

APRÈS QUATRE ANS de négociations, les Parties à la Convention-cadre pour la lutte antitabac de l'OMS (FCTC) ont convenu du texte d'un protocole pour éliminer le trafic illicite des produits du tabac.

Le Protocole prolonge et complète les dispositions de l'article 15 de la Convention-cadre entrée en vigueur en 2005. Cet article, bien que prévoyant l'adoption et la mise en œuvre de mesures législatives, exécutives et administratives efficaces afin d'éliminer le commerce illicite de produits du tabac, n'allait en effet pas assez loin en matière de coopération internationale.

Le Protocole comprend :

- des mesures visant à contrôler la chaîne logistique des produits du tabac (suivi et traçabilité des produits du tabac, octroi de licences, mesures de lutte contre le blanchiment d'argent et restrictions sur la vente des produits du tabac sur Internet) ;
- des mesures traitant de la criminalisation et de la lutte contre la fraude (détermination d'infractions, sanctions, pénalités, destructions, techniques spéciales de lutte contre la fraude) ;
- et des mesures de coopération internationale (échange d'informations, formation et assistance juridique et administrative mutuelle).

Élément central du Protocole, l'article 8 prévoit l'instauration d'un système mondial de suivi et de traçabilité de tous les produits du tabac comprenant des systèmes nationaux et régionaux de suivi et de traçabilité et un point focal mondial pour l'échange d'informations situé au Secrétariat de la FCTC. Le système exige que des marques d'identification uniques, sécurisées et indélébiles,

par exemple des codes ou des tampons, soient apposés sur ou fassent partie intégrante de chaque paquet, cartouche et carton de cigarettes et autres produits du tabac conditionnés. En utilisant ces marques d'identification, un représentant des forces de l'ordre ou des douanes pourrait via un « portail » (site Web) recevoir des informations spécifiques telles que la date et le lieu de fabrication, ainsi que l'itinéraire, la date de livraison et la destination prévus. L'objectif est d'aider les Parties à déterminer l'origine des produits du tabac, les éventuels points de détournement, et de surveiller et contrôler la circulation des produits du tabac et leur statut juridique.

Les Parties à la Convention-cadre pour la lutte antitabac de l'OMS, réunies à Genève lors de la cinquième session de l'organe intergouvernemental de négociation (INB) fin mars, ont convenu du texte du Protocole qui devrait être adopté à la Conférence des Parties à Séoul, République de Corée, en novembre 2012. Le Protocole entrera en vigueur dès qu'il aura recueilli 40 ratifications.

La mise en œuvre future du Protocole aura un impact significatif sur les activités de la douane dans ce domaine particulier. Le Secrétariat de l'OMD recommande dès lors aux administrations douanières de maintenir un contact étroit avec l'office national compétent représentant le pays à l'occasion de l'approbation finale de cet important instrument international. Le texte du protocole (FCTC/COP/INB-IT/5/5) et autres documents connexes sont disponibles sur le site officiel de l'OMS Convention-cadre du Secrétariat.

En savoir +

http://apps.who.int/gb/fctc/PDF/it5/FCTC_COP_INB-IT5_5-fr.pdf

Commerce au sein de l'Afrique : faire sauter les barrières

L'INTÉGRATION DU COMMERCE régional est de longue date un objectif stratégique pour l'Afrique. Pourtant, le continent est toujours loin de réaliser son potentiel dans ce domaine et cela principalement à cause de l'ampleur des coûts de transaction qui limitent la capacité des Africains à se déplacer, à investir et à échanger des biens et services à travers leurs frontières.

Tel est le constat d'un rapport publié par la Banque Mondiale le 8 février 2012, soit une semaine après l'appel à la mise en place d'une zone de libre-échange continentale à l'horizon 2017 lancé par les chefs d'États africains lors du dernier sommet de l'Union africaine. Intitulé «La défragmentation de l'Afrique : approfondissement de l'intégration du commerce régional des biens et des services», l'ouvrage réunit différentes études qui examinent les obstacles liés aux politiques publiques qui ont pour effet d'accroître les coûts et de limiter le commerce.

Les pays africains commercent peu entre eux, du moins si l'on se base sur les statistiques douanières officielles. La part du commerce de marchandises intrarégional dans le total des importations de marchandises est de l'ordre de 5 % pour le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, de 10 % pour la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et de 8 % pour l'Union économique et monétaire ouest-africaine. Par comparaison, cette part est de plus de 20 % pour l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'environ 35 % pour l'Accord de libre-échange nord-américain et de plus de 60 % pour l'Union européenne.

Les études publiées font ressortir les possibilités considérables d'accroître le commerce transfrontières en Afrique. Le commerce régional peut amener des denrées alimentaires de base des zones à excédent vivrier au-delà des frontières pour alimenter les marchés urbains en expansion et les zones rurales dont la production ali-

mentaire est déficitaire. L'augmentation des revenus en Afrique offre de nouvelles opportunités d'échanges transfrontières de produits manufacturés de base tels que les ouvrages en métaux et les articles en matières plastiques qu'il est coûteux d'importer des marchés internationaux.



Les possibilités offertes par l'établissement de chaînes de production régionales pour entraîner les exportations de produits manufacturés sur les marchés mondiaux, comme celles qui existent en Asie de l'Est, n'ont pas encore été exploitées. Il en va de même pour le commerce transfrontières des services qui pourrait générer des exportations et permettre d'améliorer l'accès des consommateurs et des entreprises à des services moins onéreux et plus diversifiés que ceux qui sont actuellement disponibles.

Selon les auteurs, l'existence de ce potentiel inexploité est manifeste compte tenu du volume important des échanges qui s'effectuent entre les pays africains, mais qui passe uniquement par des circuits informels et n'est donc pas enregistré dans les statistiques officielles. Ce commerce est essentiel au bien-être des populations et à la réduction de la pauvreté car les groupes de populations pauvres, et en particulier les femmes, y participent de manière intensive. Permettre à ces commerçants de prospérer et de s'intégrer

progressivement dans l'économie formelle aurait pour effet de stimuler le commerce et d'élargir la base constituée par le secteur privé pour promouvoir la croissance et le développement.

Ceux plus spécifiquement intéressés par ce qui a trait au commerce transfrontalier pourront se reporter au chapitre 2 sur la participation des femmes pauvres au commerce transfrontière dans l'est de la République démocratique du Congo, au chapitre 3 sur le commerce bilatéral entre Kinshasa et Brazzaville, au chapitre 4 sur les échanges entre le Soudan et l'Ouganda, au chapitre 7 sur les programmes de facilitation des échanges et l'adoption d'une nouvelle démarche en la matière, et, enfin, au chapitre 11 sur l'intégration des marchés en Afrique australe.

Le principal message de cet ouvrage peut être exprimé comme suit : pour établir des marchés régionaux intégrés qui attirent des investissements dans les industries agroalimentaires, les industries manufacturières et de nouvelles activités de services, les responsables de l'action publique ne peuvent plus se contenter de signer des accords visant à abaisser les droits de douane. Il leur faut promouvoir un processus plus global d'approfondissement de l'intégration régionale. Il importe de suivre une démarche pour : réformer les politiques ayant pour effet d'imposer des barrières non tarifaires ; mettre en place des réglementations adéquates qui permettent les déplacements des prestataires de services dans différents pays ; établir des marchés de services intégrés compétitifs à l'échelle régionale ; et ériger les institutions nécessaires pour permettre aux petits producteurs et commerçants d'avoir accès à des marchés régionaux ouverts.

En savoir +
<http://web.worldbank.org>

Rapport annuel de l'OMD 2011/2012

Cette année l'OMD publie un rapport annuel qui expose la philosophie et l'histoire de l'Organisation ainsi que ses activités actuelles. La publication comporte une annexe qui fournit des informations détaillées sur chacune des administrations membres de l'OMD, notamment des statistiques relatives aux recettes fiscales.

En savoir +
www.wcoomd.org





AEOMMS

AEO Monitoring Management System

Part of our Customs Control solution!



**Congratulations,
you have received
AEO status!**

By being granted AEO status, a business operating in the international supply chain is deemed to be reliable, safe and transparent. Although AEO certification is granted indefinitely, customs reserves the right to monitor an AEO certified business to ensure that it continues to remain compliant. If irregularities relating to the fulfilment of certification conditions are discovered, customs may re-evaluate the AEO status of the business and in the case of serious infringements, suspend or even revoke its AEO status.



**...but how do
you retain your
AEO status?**

In order to retain its AEO status, a business is obliged to implement a permanent self-control system. This system helps to identify risks and assists a business in reporting AEO relevant changes proactively, to avoid suspension of its AEO status, and in extreme cases, revocation of its AEO status altogether. Moreover, our solution, the AEO Monitoring Management System (AEO_{MMS}), will assist a business to manage the AEO questionnaire.



**We provide you with
the control you need...**

- AEO_{MMS} is based on the Business Process Management (BPM) method
- AEO questionnaire (European and German standard) is implemented as a workflow in the Workflow Management System (WMS)
- AEO_{MMS} is a ready-to-run solution implemented in the workflow server

Have any questions, need further information,
or wish to make an appointment? Contact us

WIM Foreign Trade Solutions GmbH • Bahnhofstrasse 52, 8001 Zürich
+41 44214 67 73 • AEO@foreign-trade.ch • www.foreign-trade.ch

COTECNA

VOTRE PARTENAIRE DANS LES PROGRAMMES DE MODERNISATION DES DOUANES

Cotecna est une référence mondiale dans le domaine de l'inspection, la sécurité et la certification commerciale. Cotecna associe technologie de pointe et transfert des connaissances à des services innovants, conçus sur mesure, pour améliorer et sécuriser le contexte des échanges commerciaux dans le monde entier.

38 ans d'expérience

4 000 employés & agents

100 bureaux dans le monde

60 pays

SERVICES

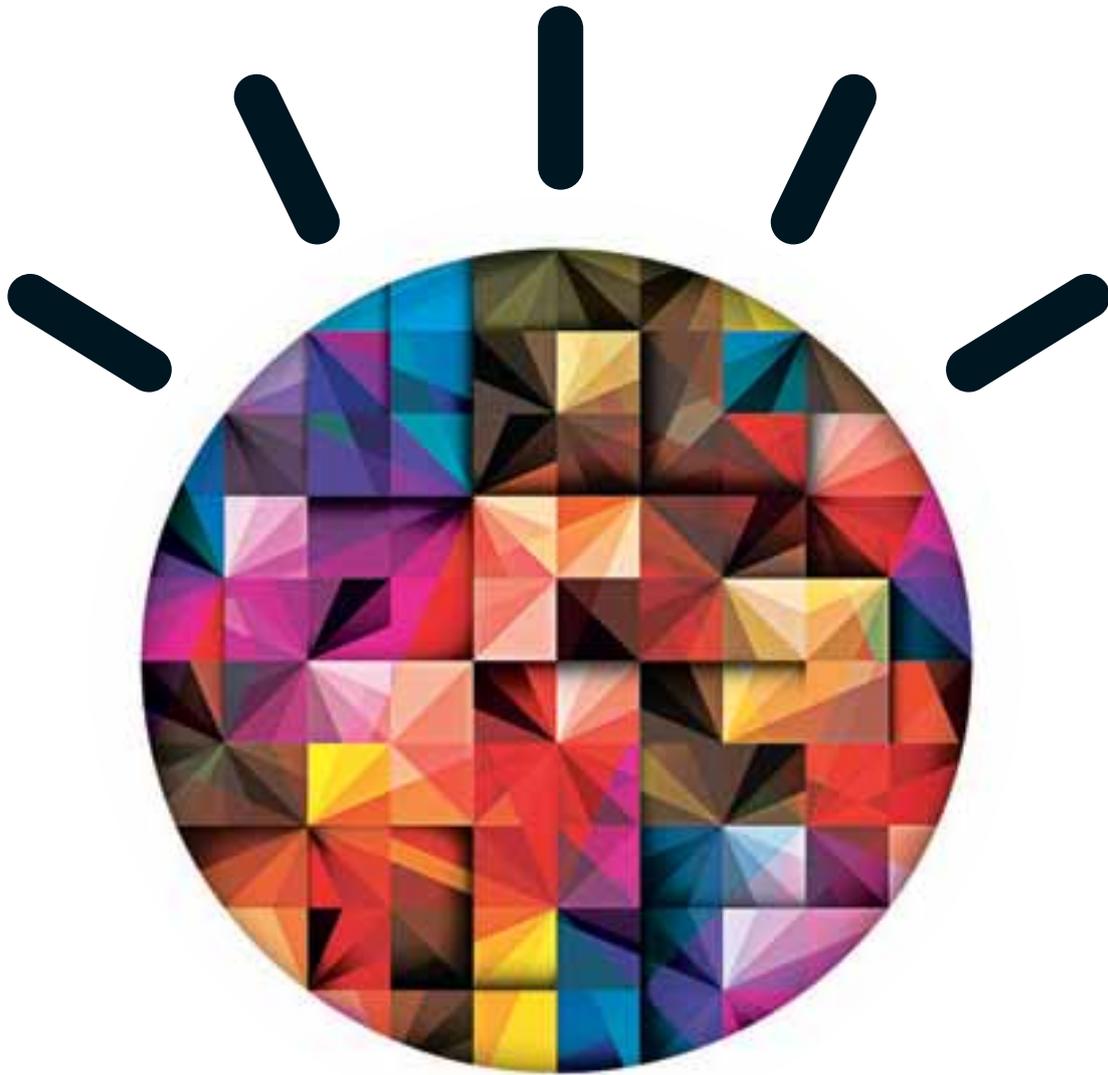
- › Inspections des marchandises avant embarquement et à destination
- › Services scanner
- › Services de gestion du risque (SIAR[®])
- › Evaluation en douane (ValueQuest[®])
- › Inspections des biens de consommation
- › Suivi électronique du transit
- › Certification & formation



+41 22 849 69 00
cotecna.geneva@cotecna.ch

www.cotecna.com





A smarter planet is built on smarter analytics.

Mounting evidence suggests that we're entering a new era, and the change that's driving it is the rise of big data—the 2.5 quintillion bytes being produced each day, which represents the collective output of every person, every organization and every instrumented thing.

In a world defined by big data, it's hard to overstate the importance of analytics. In fact, a 2011 study by *MIT Sloan Management Review* and IBM found that organizations that embrace analytics are 2.2 times more likely to substantially outperform their industry peers.

But not all approaches to analytics are equally smart. A smarter approach means the ability to apply analytics to *all* of an organization's data—not just the structured data from databases or applications, but also the more elusive data that exists outside a business's four walls: things like weather patterns, economic trends, even tweets.

This isn't just theory. Top businesses are putting it into practice, moving beyond *using* analytics to actually *becoming analytic*.

For Belgium's leading ticket vendor, Tele Ticket Service, this has meant changing one of the most fundamental parts of their business: their pricing model. They're using analytics to “read” trends in ticket sales so they can automatically adjust ticket prices in different seating areas based on trends in demand.

In more than 20,000 engagements over the last three years, IBM has helped organizations of every description internalize a smarter approach to analytics—giving IBM the unique vantage point to track patterns across industries and apply those insights to every new client engagement.

As we move deeper into the era of big data, IBM will continue to push the boundaries of what's possible with analytics, including pioneering new systems like Watson that not only are able to assess and predict, but also are able to learn and reason. On a smarter planet, the opportunities are as vast as the data.

Let's build a smarter planet. Join us and see what others are doing at ibm.com/smarteranalytics



DOSSIER

Regarder le passé avec fierté, aborder l'avenir avec optimisme

Deux mille douze est une année spéciale pour l'Organisation mondiale des douanes et ses 177 administrations membres. L'Organisation célèbre son 60^{ème} anniversaire, évènement qui donne l'occasion à la communauté internationale douanière de réfléchir aux origines de l'OMD, à son positionnement actuel et à son devenir.

Dans ce dossier, le Secrétaire général rappelle quelques-unes de nos réalisations passées et présentes, nous évoquons rapidement l'origine de l'OMD et son évolution au fil des ans, nous suivons le parcours d'un douanier durant 40 ans de carrière, nous nous penchons sur l'histoire du conteneur, la caisse qui a changé le monde, et nous remontons jusqu'en 1969, lorsque le module lunaire de la mission Apollo 11 s'est posé sur la lune.

Non seulement nous nous retournons sur le passé avec fierté, mais nous envisageons également l'avenir avec optimisme, conscients du fait que l'OMD a servi la communauté douanières internationale avec dévouement pendant soixante ans, et qu'elle continuera à le faire afin que les administrations des douanes restent bien positionnées pour offrir des services performants et efficaces dans le monde entier.



Regarder le passé avec fierté, aborder l'avenir avec optimisme

par **Kunio Mikuriya**

SECÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMD



IL Y A 60 ans, plusieurs administrations douanières, désireuses d'entamer une nouvelle ère de coopération, ont créé le Conseil de coopération douanière (CCD) à Bruxelles, Belgique. La vision que ces administrations avaient de l'avenir à l'époque nous a amenés à ce que nous sommes aujourd'hui : une organisation dynamique, développant des instruments, normes, outils et technologies à la pointe du progrès, et partie intégrante du commerce international.

Si nous nous penchons sur notre passé, force est de reconnaître que le CCD et le monde lui-même sont aujourd'hui radicalement différents de ce qu'ont connu nos fondateurs. Au moment où il tient sa première session en 1953, le CCD ne compte en effet que 17 Membres, tous européens à l'exception de la Turquie qui chevauche deux continents. Aujourd'hui, en 2012, l'Organisation rassemble 177 Membres répartis sur l'ensemble du globe et responsables de la gestion de plus de 98 % du commerce mondial. Nous sommes donc bien l'Organisation mondiale des douanes.

L'OMD n'est pas la seule à avoir changé ; le rôle de la douane a lui aussi évolué. Historiquement, la douane avait pour fonction principale de percevoir les recettes « coutumières » dues à l'État. Il lui incombait ensuite de protéger les industries nationales naissantes contre la concurrence. Au fur et à mesure que l'impôt sur le revenu et la taxe à valeur ajoutée ont remplacé les droits de douane comme principale source de recettes publiques, les administrations douanières se sont attachées davantage à lutter contre les tentatives de fraude et de trafic transfrontalier illicite. Durant les années 1990, de nombreux pays ont pratiqué une politique d'ouverture de leurs économies en réduisant et simplifiant les tarifs douaniers, tirer profit du commerce international devenant pour beaucoup un objectif national. La douane a donc pris conscience de la nécessité de trouver un équilibre entre régulation et facilitation des échanges. Elle a commencé à trouver des solutions dans ce sens, notamment avec la gestion des risques et les partenariats douane-entreprises.

Depuis des années, l'OMD travaille à réformer les procédures et à simplifier les formalités douanières. Ce travail de facilitation douanière a redoublé d'importance avec l'apparition des systèmes de production et de livraison modernes, associés au potentiel énorme que constituent les nouvelles formes de commerce électronique, qui exigent un dédouanement rapide et prévisible. Ce travail est crucial pour les administrations situées dans les zones pauvres de l'économie mondiale, mais, pour ces pays, il ne s'arrête pas là. Pour être relié au système commercial mondial et bénéficier des opportunités économiques qui y sont liées, l'OMD a conçu pour elles un programme d'assistance technique et de renforcement des capacités durable qui concrétise l'esprit d'entraide et de coopération qui a présidé à la création de cette organisation.

Protéger la société est un autre objectif que partagent les Membres de l'OMD et où la coopération est cruciale. De nouveaux périls, menaçant la stabilité, exigent de nouvelles solidarités. L'OMD entend rester la plateforme unique où sont discutées les réponses concrètes à apporter pour renforcer la lutte contre la fraude afin de protéger la santé et la sécurité des personnes dans le monde, notamment contre les drogues illicites, les contrefaçons dangereuses et les faux médicaments.

Après les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis, la sécurité de la chaîne logistique s'est ajoutée aux multiples responsabilités de la douane. Terrorisme, crime organisé, sûreté nucléaire et cybercriminalité nous obligent à concevoir la sécurité des citoyens à l'échelle mondiale. L'OMD a relevé le défi en développant un Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial et le Programme « Global Shield » visant à lutter contre le détournement et le trafic illicite de précurseurs chimiques utilisés pour fabriquer des explosifs.

Plusieurs Membres de l'OMD sont aussi désormais engagés dans des initiatives visant à atténuer les effets des changements climatiques, initiatives touchant notamment aux substances appauvrissant la couche d'ozone et à la perception des taxes carbone. L'OMD reconnaît l'importance des activités douanières visant à contrer les menaces pesant sur l'environnement, et notamment les efforts pour protéger les espèces de la faune et de la flore sauvages menacées d'extinction.

Depuis 60 ans, l'OMD est au service de la Communauté douanière, et elle entend rester cette plateforme efficace, énergique et dynamique où, tout au long de ces années, ses Membres et leurs partenaires ont appris les uns des autres, où des meilleures pratiques ont été identifiées et diffusées, où les administrations douanières ont pu s'appuyer sur leurs pairs pour mettre en œuvre leurs réformes, et où des recherches sur des questions pressantes ont pu être entreprises.

À mesure que nous avançons dans le XXI^{ème} siècle, l'OMD et ses Membres sont plus que jamais des rouages essentiels de la communauté du commerce international. Nous pouvons être fiers de notre passé, et envisager l'avenir avec optimisme, nous préparant, avec nos partenaires, à relever les défis posés par le commerce international ainsi qu'à tirer parti des opportunités qu'il nous offre.

2012 marque notre 60^{ème} anniversaire et, si les frontières séparent, les douanes rapprochent. Saisissons cette occasion pour réaffirmer notre engagement commun en faveur de la coopération, notre volonté d'assurer une connectivité universelle, et notre résolution à construire un réseau véritablement mondial des douanes basé sur les principes de transparence, d'intégrité et de bonne gouvernance. Le personnel et la direction du Secrétariat se joignent à moi pour exprimer nos meilleurs vœux à tous les Membres de l'OMD, aux partenaires de la communauté douanière et à tous les lecteurs d'OMD actualités à l'occasion de cette année très spéciale dans le calendrier des douanes.



**REINER – the specialist
for custom stamps!**

**REINER – le spécialiste
des cachets pour la douane !**

REINER
www.reiner.de

Ernst Reiner GmbH & Co. KG | Baumannstr. 16 | 78120 Furtwangen
Germany | Phone +49 7723 657-0 | reiner@reiner.de



L'OMD au fil des ans

La coopération, condition de tous les progrès

Créée en 1952 sous le nom de Conseil de coopération douanière, l'OMD a pour mission principale d'assurer l'harmonisation et l'uniformisation des régimes douaniers ainsi que le développement des techniques douanières dans le but de faciliter et de sécuriser le commerce international. Ces 60 dernières années, l'OMD a été un forum unique où les gouvernements ont pu confronter leurs expériences, chercher les solutions à des problèmes communs, identifier des normes et bonnes pratiques et coordonner leurs politiques douanières.

Elle est également connue pour son travail relatif à l'élaboration de normes douanières mondiales touchant à des sujets tels que la classification des marchandises, la valeur en douane et les règles d'origine, ainsi que pour ses activités en matière de lutte contre la fraude, de promotion de l'éthique et de renforcement durable des capacités de la douane.

L'Organisation a acquis la réputation d'être une force positive, permettant aux gouvernements d'atteindre leurs objectifs en renforçant la coopération entre administrations douanières, en s'inspirant des meilleures pratiques internationales et en recourant aux outils et instruments de l'OMD, dont les récents « Dossier recettes » et « Dossier compétitivité économique ».

Les fondations

Le Conseil de coopération douanière, dénomination officielle originelle de l'OMD, n'a pas été créé de toutes pièces. Il est le successeur du groupe d'études pour l'Union Douanière Européenne qui siégeait à Bruxelles en septembre 1947. Si ce groupe n'a pu, pour des raisons politiques, faire aboutir les travaux qu'il avait entrepris, le Comité Douanier créé en son sein a pu en revanche poursuivre

la mission qui lui avait été fixée dans le domaine technique de l'harmonisation des réglementations douanières. Les efforts de ce Comité aboutissent à la signature le 15 décembre 1950 de deux Conventions : la Convention sur la Nomenclature pour la classification des marchandises dans les tarifs douaniers, et la Convention sur la Valeur en douane des marchandises.

Cette première étape s'est tout naturellement prolongée par la création d'un organisme international chargé de poursuivre les efforts d'uniformisation et d'harmonisation des législations douanières, de sorte que ces dernières ne soient pas des entraves aux échanges internationaux. Le 15 décembre 1950, divers États signent ainsi la Convention portant création d'un Conseil de coopération douanière (CCD) qui entre en vigueur le 4 novembre 1952. Le Conseil se réunit pour la première fois le 26 janvier 1953 avec 17 parties contractantes. Depuis lors, est célébrée chaque année à cette date la Journée internationale de la Douane.

Une organisation originale

Ceci étant, il fallait faire preuve d'originalité. En effet, si l'idée de simplifier et de normaliser les formalités douanières n'était pas nouvelle, les conférences et organisations au sein desquelles cette question avait déjà été étudiée n'avaient pu mener à bien leurs travaux car elles étaient composées, soit d'hommes d'affaires n'engageant à aucun titre leurs administrations nationales, soit de délégués officiels des États auprès de vastes organismes internationaux pour lesquels ces préoccupations douanières passaient au second plan. Ainsi, soit les résolutions adoptées sans le concours de fonctionnaires spécialisés n'avaient que de faibles échos dans le domaine des réalisations pratiques, soit les efforts entrepris dans le cadre très spécifique de la technique douanière n'aboutissaient pas car le



contexte était totalement éloigné des préoccupations douanières.

C'est pourquoi les objectifs assignés au CCD sont limités et précis. « Assurer au plus haut degré l'harmonisation et l'uniformité en matière de réglementation douanière, et spécialement d'étudier les problèmes relatifs au développement et au progrès de la technique douanière et la législation y afférente. » Sa tâche se démarque donc de celle d'autres organismes internationaux dont le caractère technique est moins marqué.

Outre les travaux concernant la gestion de deux Conventions sur la Nomenclature et la Valeur en douane, le CCD est chargé d'étudier toutes questions relatives à la coopération douanière, d'examiner toutes les possibilités de simplification et de normalisation sur le plan international, d'assurer la diffusion des renseignements concernant la réglementation et la technique douanières et de fournir aux gouvernements des renseignements ou des avis sur les questions douanières.

Ses moyens d'actions

Ses fondateurs lui donnent la possibilité d'élaborer des Conventions et de faire des recommandations pour en assurer l'interprétation et l'application uniformes. Pour que ce dessein débouche sur des réalités concrètes, des structures spécialisées sont instituées dès 1953 : deux Comités spécialisés prévus par les Conventions sur la nomenclature et sur la valeur, un Comité technique permanent chargé des autres questions douanières, ainsi qu'un Secrétariat général permanent.

Au fil des ans, les administrations douanières ont dû s'adapter aux changements intervenus dans l'environnement commercial et répondre à de nouveaux défis. Ces évolutions et changements se reflètent dans le nombre des organes de travail de l'OMD qui existent aujourd'hui.

Depuis 1953, ces comités et autres groupes de travail ont mis au point divers instruments internationaux qui guident le développement réglementaire de ses Membres dans le but de renforcer la sécurité, d'assurer le respect des lois et de faciliter les échanges. On compte aujourd'hui plusieurs conventions internationales et recommandations, concernant le Système harmonisé, la technologie de l'information, la technique douanière et la lutte contre la fraude, ainsi que des résolutions et déclarations appelant les États à prêter attention à des questions particulières. Des manuels, recueils et directives ont également été élaborés pour aider les Membres à mettre en œuvre solutions et normes. De plus, l'OMD a développé des outils informatiques pour aider ses Membres dans l'exercice de leurs fonctions.

Les Membres

Si, à l'origine, l'Organisation ne s'étend qu'à l'Europe, elle est devenue peu à peu une organisation internationale à vocation et influence mondiales, un nombre sans cesse croissant de gouvernements reconnaissant l'importance du rôle de la douane dans l'économie nationale.

Les années 1990 se caractérisent par un grand nombre d'adhésions et, en 1994, le Conseil de coopération douanière adopte le nom d'usage d'Organisation mondiale des douanes (OMD) afin de mieux refléter sa vocation d'institution véritablement mondiale. Aujourd'hui, elle compte 177 Membres venant de tous les continents et représentant tous les niveaux de développement socio-économiques. A eux tous, ils sont responsables de la gestion de plus de 98 % du commerce mondial.

Une démarche de partenariat

Au fil des années, l'OMD a tissé des relations étroites avec des organismes tels que l'Organisation mondiale du commerce, les agences des Nations Unies, INTERPOL et

les Banques internationales de développement pour y promouvoir les questions douanières et mobiliser leur soutien en faveur des administrations douanières. L'Organisation a ainsi signé près de 40 Protocoles d'accord avec d'autres organisations régionales ou internationales. A la fin des années 80, ce partenariat s'est étendu au secteur privé et on compte aujourd'hui une trentaine de Protocoles d'accord qui renforcent la collaboration et l'échange d'informations avec des organismes émanant du secteur privé.

Comblent le fossé grâce au renforcement des capacités

L'Organisation, en élargissant le nombre de ses Membres, a également vu s'élargir les écarts entre ceux-ci en matière de potentiel et de ressources. Elle s'est ainsi trouvée confrontée à des Membres qui n'avaient pas les moyens de mettre en œuvre les solutions élaborées à leur intention et avec leurs concours.

L'Organisation s'est par conséquent très tôt attachée à fournir une assistance technique à ses Membres, et ce plus particulièrement suite à l'adoption de la Convention de Kyoto révisée. Au fil des ans, elle a renforcé ses activités dans ce domaine afin de faire en sorte que ses Membres puissent se doter des moyens leur permettant d'appliquer les normes incluses dans les Conventions douanières et les bonnes pratiques reconnues au niveau international. Un programme de réforme et de modernisation douanière est développé, puis un programme de renforcement des capacités complet pour lequel l'OMD s'efforce d'obtenir l'appui de ses Membres, des autres institutions – notamment des bailleurs de fonds –, sans oublier celui du secteur privé.

En savoir +

www.wcoomd.org

40 années au service de la douane

par Jukka-Pekka Miettinen



Jukka-Pekka Miettinen rejoint l'Administration des douanes finlandaises en octobre 1966 et assiste à sa première réunion à l'OMD en 1972. Dans ses mémoires, « 40 ans au service de la douane en Finlande et à l'étranger », il fait part de son expérience à l'OMD, tout d'abord en tant que représentant national, puis Administrateur technique en poste au Secrétariat et enfin Attaché douanier à Bruxelles. Le présent article reprend les points saillants de ses 40 années passées au service de la douane.

Mes débuts à la Douane finlandaise

Ma carrière à la Douane finlandaise débuta en octobre 1966. J'étais alors chargé du dédouanement en vue de la mise à la consommation et de la taxation des importations au port et à l'aéroport d'Helsinki. Trois ans plus tard, je rejoignis l'Unité organisationnelle du Bureau des douanes, chargée de diriger les activités douanières sur l'ensemble du territoire.

C'est là que j'entendis parler pour la première fois du Conseil de coopération douanière (CCD), car le Chef d'unité pour laquelle je travaillais représentait la Douane finlandaise aux réunions du Comité technique permanent (CTP). Même si mon expérience du CTP se limitait à examiner les documents du Comité avec le Chef d'unité, je pus me faire une idée de l'étendue des responsabilités du CTP et des points abordés par ce comité.

Première réunion au siège du CCD

Je fus ensuite transféré à l'Unité « Évaluation en douane », laquelle participait aux réunions du Comité de la valeur en douane du CCD. Ce Comité était chargé à l'époque d'établir la Définition de la Valeur de Bruxelles et de veiller à ce qu'elle soit appliquée de manière uniforme. Comme tous les autres comités techniques du CCD, il se réunissait deux fois par an pour une durée de deux semaines.

J'assistai à ma première réunion au CCD au printemps 1972. Les interprètes se trouvaient alors au milieu de la salle, légèrement en contrebas par rapport aux délégués. À l'époque, le CCD utilisait encore l'interprétation consécutive, ce qui prolongeait certes les réunions mais était pour moi un excellent moyen d'apprendre un peu de français. Quant à l'ordre du jour, il portait essentiellement sur la question fondamentale et dès lors éternelle de la « commission d'achat ». L'informatique gagnant rapidement du terrain, on discutait également longuement de l'intégration ou non de la valeur des logiciels dans la valeur en douane du matériel informatique.

Il se dégagait de ces réunions un réel « esprit de corps », une vraie camaraderie, un enthousiasme et un attachement profond entre les membres du groupe. Des soirées avec concerts de musique de chambre étaient organisées pour les délégués. Le bar du CCD était par ailleurs toujours plein après les réunions et, quand il fermait, les conversations se poursuivaient souvent au café du coin.

Nouvelles tâches, nouveau Comité

En 1973, je fus nommé Directeur adjoint de la Section internationale et, en tant que tel, je fus invité à assister aux sessions du CTP. Le CTP avait alors pour priorité ab-

solue de rédiger les nouvelles Annexes de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, adoptée en 1973 à Kyoto, Japon. C'est d'ailleurs l'Espagne qui avait eu l'idée d'une Convention douanière internationale généralisée, l'ancienne convention, adoptée en 1923 à Genève par la Société des Nations, étant beaucoup plus restreinte.

Finaliser la Convention de Kyoto se révéla être un travail considérable pour le CTP. Sur les trois semaines de réunion, les deux premières se déroulèrent en Groupe de travail pour traiter exclusivement des Annexes. Les travaux s'accéléchèrent avec la mise en place de l'interprétation simultanée. Je participai activement à ces travaux, tant et si bien que l'on me confia la présidence du Groupe en novembre 1975. Nous mettions alors au point trois annexes : l'une sur les zones franches et les deux autres sur les régimes de perfectionnement. Les trois furent adoptées par la suite, avec quelques amendements.

Premier mandat au Secrétariat du CCD : 1976-1981

Mon expérience au sein du CTP et mes contacts avec les fonctionnaires du Secrétariat m'incitèrent alors à envisager un poste au Secrétariat. Un avis de vacance

fut publié pour un poste à la Direction de la technique douanière et ma candidature fut retenue. Le 1^{er} septembre 1976, je devins donc Administrateur technique au Secrétariat (et le premier représentant de la Douane finlandaise en fonction à l'OMD !) pour une durée de cinq ans.

La Convention de Kyoto étant encore et toujours la priorité de la Direction de la technique douanière, chaque Administrateur devait rédiger un projet d'Annexe qui était ensuite examiné et présenté sous sa forme finale lors de réunions internes à la Direction. Puis, le projet était soumis aux administrations douanières membres pour avis. Le projet et les commentaires étaient ensuite intégrés dans un document de travail, présenté pour discussion au Groupe de travail et au CTP.

Pendant ma première année, je rédigeai les projets de deux Annexes de la Convention de Kyoto, l'une sur les formalités douanières applicables aux moyens de transport à usage commercial (Annexe A.3), l'autre sur le traitement douanier des produits d'avitaillement se trouvant à bord des navires et des aéronefs (Annexe A.4). J'introduisis dans cette dernière le système nordique relatif au contrôle des produits d'avitaillement admis en franchise des droits et taxes à bord des navires. Plus tard, je fus chargé de rédiger les articles concernant le transit douanier pour un modèle d'accord établi par la CNUCED afin de faciliter l'accès aux ports maritimes pour les pays enclavés. Je dus également réviser le Glossaire des termes douaniers internationaux, que la Convention de Kyoto avait considérablement étoffé.

Le point culminant de mon mandat au Secrétariat fut la première réunion du Comité administratif pour la « Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 ». Cette Convention avait été adoptée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE ONU) à Genève mais son administration avait été confiée par la suite au CCD. La réunion visait principalement à valider les amendements apportés à la « Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR » (Convention TIR), administrée par la CEE ONU, et qui concernaient également la « Convention relative aux conteneurs, 1972 » administrée par le CCD. Les amendements portaient

sur les exigences techniques relatives aux conteneurs pouvant être utilisés pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers, qui devaient être identiques dans les deux Conventions.

Retour en Finlande : 1981-1987

Je revins à la Douane finlandaise de 1981 à 1987 mais mes activités impliquaient toujours de nombreux contacts avec le CCD, surtout en 1983 quand Jorma Uitto, alors Directeur général de la Douane finlandaise, fut élu Président du Conseil du CCD.

Je participai aussi à une activité qui intéressait beaucoup le Secrétariat du CCD et qui m'amena souvent à Bruxelles, à savoir les négociations de deux accords entre l'Union européenne (UE) et l'Association européenne de libre échange (AELE), l'un portant sur l'adoption par les pays de l'AELE de la déclaration en douane de l'UE ou Document Administratif Unique (DAU), l'autre sur un régime de transit commun.

Deuxième mandat au Secrétariat du CCD : 1987-1992

En 1986, un avis de vacance fut publié pour un poste de Directeur au Secrétariat. Ce poste exigeait une connaissance approfondie de l'importation temporaire et du DAU car le CCD envisageait d'adopter une convention unique sur l'admission temporaire et une déclaration en douane spécifique pour le monde entier. J'envoyai donc ma candidature et me retrouvai une fois de plus au siège du CCD en septembre 1987.

Le CCD envisageait d'adopter une approche globale pour faciliter l'admission temporaire. Au fil du temps, il avait ratifié un certain nombre de conventions douanières sur l'admission temporaire pour des marchandises telles que les équipements professionnels, supports pédagogiques et équipements de présentation pour les salons et expositions. Parmi ces conventions figurait la Convention ATA, qui prévoit l'utilisation d'un carnet ATA au lieu des documents douaniers requis pour une importation traditionnelle, le carnet servant de garantie pour le paiement des droits de douane au cas où la marchandise n'est pas réexportée.

Ces instruments ayant été adoptés à différentes époques, les délais de séjour temporaire des marchandises et les moyens de contrôle qu'ils prévoyaient étaient très

différents d'une convention à l'autre. En regroupant tous ces instruments dans une convention unique, le CCD désirait simplifier et harmoniser les régimes douaniers sur l'admission temporaire.

Mon prédécesseur avait bien démarré le projet et il me restait à le faire adopter par le CTP. La question généra de nombreuses discussions et réunions avec le Bureau international des Chambres de commerce, basé à Paris et qui gère la chaîne de garantie internationale ATA, ainsi qu'avec d'autres organisations comme l'Association automobile internationale et l'Association internationale des producteurs de films.

L'autre projet auquel j'allais consacrer beaucoup de temps démarra début 1988. S'inspirant du DAU UE/AELE, le CCD décida d'établir un modèle de déclaration en douane à usage international. Je partis de la base que cette déclaration devait être une version améliorée du DAU. Ce dernier ne prévoyait notamment qu'un seul espace pour des marchandises ne relevant que d'un seul chapitre du tarif douanier. Or, des études montraient qu'entre 70% et 80% des envois commerciaux internationaux contenaient des marchandises relevant de plus d'un chapitre. Je décidai donc que la Déclaration unique des marchandises (DUM) du CCD devait combler les lacunes du DAU et un Groupe de travail chargé de l'élaboration de la DUM fut ainsi créé.

Le Conseil du CCD adopta à la fois la nouvelle Convention sur l'admission temporaire (Convention d'Istanbul) et la DUM. À l'automne 1990, j'essayai de « vendre » la toute nouvelle DUM à la CNUCED pour qu'elle l'intègre dans le système de traitement de données SYDONIA, conçu pour les administrations douanières des pays en développement. En vain. La Commission européenne présenta son DAU accompagné d'un solide soutien financier que le CCD ne put égaler et on comprendra donc que la CNUCED opta pour le formulaire de l'UE.

Un tiers des Membres de l'OMD a adhéré à la Convention d'Istanbul à ce jour. Quant à la DUM, il est évident qu'elle ne supplantera pas le DAU dans les pays de l'UE et de l'AELE. Il est par ailleurs très peu probable que le contenu de la DUM réponde aux exigences des autres pays qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent être modifiées.



En octobre 1991, le CCD m'envoya à Genève pour assister à une réunion du Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports, organe créé sous la tutelle de la CEE ONU. La mission délicate qui me fut confiée était la suivante : essayer d'obtenir que l'administration de la Convention TIR de 1975 soit transférée de la CEE ONU au CCD.

Le CCD considèrait en effet qu'en tant qu'organisation mondiale des douanes, il devait disposer de sa propre Convention internationale sur le transit des marchandises. Il avait d'ailleurs élaboré une Convention ITI sur le transit international mais celle-ci n'est jamais entrée en vigueur, seuls trois pays y ayant adhéré. Les raisons de ce maigre succès sont évidentes : la Convention TIR de la CEE ONU était déjà bien implantée en Europe et en dehors. Lorsque l'administration de la « Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 » passa de la CEE ONU au CCD, ce dernier essaya d'obtenir aussi la Convention TIR.

Je proposai effectivement le transfert de la Convention TIR à Bruxelles, mais en vain. Je n'obtins aucun soutien, même si presque tous les États membres de la CEE ONU étaient également Membres du CCD. A mon avis, ils craignaient que le Comité des douanes de la CEE ONU n'ait plus beaucoup de travail si la Convention TIR était transférée à Bruxelles. N'oublions pas, par ailleurs, que l'Union internationale des transports routiers (IRU), qui gère le système de garantie TIR et émet les carnets TIR aux Parties contractantes, est également basée à Genève.

En décembre 1991, j'assistai à un séminaire du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) à Kuala Lumpur, Malaisie. Ce séminaire visait à promouvoir le système de consentement préalable en connaissance de cause (PIC), développé pour contrôler le transport international de substances toxiques, notamment en rendant nécessaire l'obtention d'une autorisation du pays destinataire avant le transport.

J'avais pour mission d'informer les participants à ce séminaire sur la manière de sécuriser le transport de substances toxiques par des mesures douanières. Je souris encore lorsque je me remémore ce jeune fonctionnaire du PNUE qui ne voyait pas l'utilité de faire référence à la position tarifaire correspondant à la substance dans les documents de transport, ni d'envoyer une notification préalable des douanes du pays de départ aux douanes du pays destinataire.

Je quittai Bruxelles pour la Finlande en 1992. Ce fut la fin de ma carrière au Secrétariat, mais je restai en contact avec le CCD qui, en 1994, adopta la dénomination non officielle d'« Organisation mondiale des douanes », afin de mieux refléter sa vocation et sa portée internationales.

Retour à Bruxelles : 1996-1998

Bruxelles me manquait-elle tellement ? Toujours est-il que je revins en 1996 en tant qu'Attaché douanier à la Représentation permanente de la Finlande auprès de l'UE. Je pris part aux réunions du Comité du Code des douanes de l'UE ainsi qu'à celles des différentes instances de travail de l'OMD.

Je n'eus toutefois qu'un rôle d'arrière-plan car il est d'usage qu'une personne d'Helsinki soit présente aux réunions, ce qui est, bien évidemment, nécessaire puisque la Douane finlandaise est responsable de l'application pratique des décisions prises lors de ces réunions.

À l'OMD, la Convention de Kyoto de 1973 était en pleine révision. La Convention révisée fut adoptée en 1999. Elle est plus contraignante que l'ancienne : toutes les Parties contractantes doivent accepter, sans aucune réserve, l'Annexe générale comprenant les principales procédures douanières. En compensation, une période transitoire de quelques années peut désormais être obtenue. Le Secrétariat de l'OMD offre également une assistance technique aux Parties contractantes qui en font la demande.

Les négociations avec le gouvernement belge concernant les nouveaux locaux de l'OMD s'achevèrent à cette période. L'OMD disposerait d'un bâtiment construit spécialement pour elle au centre de Bruxelles. J'assistai à la pose de la première pierre en avril 1997 et à la réception donnée pour l'occasion.

Dernières années au service de la douane

De retour en Finlande et jusqu'à ma retraite en 2007, je restai très impliqué dans l'activité de l'OMD, organisation qui m'avait tant donné. Lors de la réception organisée pour mon départ, je promis d'écrire quelques mots sur ma carrière. C'est chose faite avec ce recueil d'excellents souvenirs.

En savoir +

jukkapekka.miettinen@gmail.com



GOVERNMENTS AND INSTITUTIONS SERVICES

“Borders divide, Customs connects” thanks to SGS designed solutions:

- Single Window solution to simplify customs and port clearance
- Intensive practice in scanner detection to meet international regulations, identify fraud and potential security threats

SGS IS THE WORLD'S LEADING INSPECTION, VERIFICATION, TESTING AND CERTIFICATION COMPANY

WWW.SGS.COM

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

La caisse qui a changé la face du monde

En avril 1956, un pétrolier réaménagé quitte le port de Newark à destination de Houston avec à son bord 58 caissons métalliques. Ce voyage marque le début, certes modeste, de ce qui va devenir une vaste industrie et permettre l'essor du commerce international : le transport maritime de conteneurs. Dans son livre "The Box", Marc Levinson raconte l'épopée du conteneur maritime, relatant l'histoire de sa création et la décennie de lutte avant qu'il ne soit largement adopté. Cet article retrace les grandes lignes de cette épopée.

L'HISTOIRE DU CONTENEUR est complexe et comporte de nombreuses intrigues secondaires mais un fil directeur s'en dégage :

- Les débuts du livre nous plongent dans le monde du transport de l'après Seconde Guerre mondiale, où quatre industries fragmentées et fortement réglementées coexistent : les chemins de fer, le transport routier, le transport maritime et les opérations portuaires. A l'époque, les marchandises – paniers de fruits, balles de coton, pièces détachées, café, etc. – sont déplacées en vrac et emballées dans des caisses, cartons ou sacs, et les opérations de chargement et de déchargement nécessitent une main d'œuvre intensive. Le système est coûteux, inefficace, propice au vol et lent, paralysant les systèmes de transport et les rendant déficitaires ;
- La fin du livre porte, quant à elle, sur le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui, où les marchandises circulent d'un bout à l'autre de la planète pratiquement sans intervention humaine. Au fil des ans, le conteneur aura eu les mêmes effets sur les processus de distribution que la chaîne de montage aura eu en son temps sur les processus de fabrication, dans la mesure où il aura rendu la distribution de masse possible. Les vieilles fortunes des villes portuaires vont disparaître tandis que de nouvelles fortunes vont se faire, le système réglementaire va voler en éclat et les chaînes logistiques vont être intégrées à l'échelle mondiale au fur et à mesure que la production va s'internationaliser.

Préambules

Dès la fin du 19^{ème} siècle, le coût élevé de la manutention des cargaisons est largement reconnu comme un problème crucial. Pour y remédier, des caisses et coffres de formes et de tailles diverses ont très tôt été utilisés pour transporter les marchandises. Les chemins de fer britanniques et français se servent notamment de conteneurs en bois pour le transport de meubles de maison, les transférant, grâce à des grues, des wagons plats sur les charrettes tirées par des chevaux. À la fin de la Première Guerre mondiale, dès que les camions motorisés commencent à être utilisés largement à des fins civiles, la Cincinnati Motor Terminals Company a l'idée d'utiliser des bennes de camion interchangeables pouvant être posées par grue sur un socle à roulette. Les plus clairvoyants proposent d'utiliser un conteneur normalisé qui peut être chargé d'un wagon plat de train à un châssis automobile et acheminé d'un entrepôt sur un bateau.

Au cours des années 1920, face à la concurrence des entreprises de transport routier, les sociétés de chemins de fer mettent en place divers systèmes utilisant des conteneurs et créent, en 1933, le Bureau international des containers et du transport intermodal, un organisme voué à promouvoir le développement du transport international en Europe. A cette époque également, l'armée des Etats-Unis commence à utiliser des petits conteneurs en acier appelés « Conex boxes » pour transporter les effets personnels des soldats, et après la guerre, plusieurs compagnies maritimes produisent leurs propres caisses pour le transport de marchandises. Pourtant, ces premières tentatives sont loin d'être un succès, notamment dans le secteur maritime qui fait pourtant face aux contraintes les plus sévères en raison du temps requis pour charger et décharger les marchandises.

Ces premières caisses sont de petite taille. Celles utilisées en Europe sont en bois et doivent être recouvertes d'une toile, tandis que celles conçues aux Etats-Unis sont en acier et donc très lourdes. L'espace perdu est, par ailleurs, considérable. En outre, les coûts liés à l'utilisation des conteneurs pour les envois internationaux sont importants, les autorités douanières exigeant souvent le paiement de droits et taxes tant pour le conteneur que pour le contenu, auquel s'ajoute le coût de la réexpédition des conteneurs vides. Enfin, la manutention des conteneurs ne permet presque aucune économie : l'utilisation de chariots élévateurs endommage souvent les caisses et beaucoup de conteneurs nécessitent encore l'intervention des dockers, qui doivent notamment grimper sur les toits pour y attacher les crochets et faire passer les caisses par des échelles pour pouvoir les arrimer ensuite dans les cales des navires au milieu du fret en vrac.

Toutes les parties prenantes aspirent au changement : les expéditeurs veulent un transport à coût réduit, moins de dommages, moins de vols et des taux d'assurance moins élevés. Les armateurs veulent construire de plus gros navires, mais seulement si ces derniers peuvent passer plus de temps en mer, source de revenus, et moins dans le port. Les camionneurs veulent être en mesure de livrer leur marchandise à temps, et donc, de la charger sans devoir attendre des heures durant. Enfin, les hommes d'affaires ayant investi dans les villes portuaires veulent augmenter le trafic maritime passant par leur port. Pourtant, la solution viendra d'un tiers n'ayant aucune expérience dans le domaine du transport maritime.

Un visionnaire

Entrepreneur autodidacte, Malcom McLean Purcell est un magnat du transport routier. En 1953, l'homme d'affaires s'inquiète de l'encombrement croissant des routes et craint que les compagnies maritimes intérieures ne profitent de l'excédent de navires de fret construits pendant la guerre pour les acheter à bas prix et venir lui faire concurrence. Plutôt que d'emprunter des routes côtières surchargées, se dit-il, pourquoi ne pas transporter les remorques des camions par bateau ? Cette idée va rapidement se concrétiser. En 1955, Malcom McLean Purcell acquiert une petite entreprise maritime, la Pan-Atlantique, et vend son entreprise de transport routier (la loi, en effet, interdit de détenir les deux à la fois).

Quelques mois plus tard, en avril 1956, sur les quais du port de Newark, il supervise le char-

gement de son premier navire porte-conteneur, l'Idéal-X. Deux grues portuaires équipées d'un palonnier hissent 58 conteneurs à bord du pétrolier réaménagé, en partance pour Houston. L'opération prendra moins de huit heures. Les conteneurs eux-mêmes sont des caisses en aluminium de 33 pieds conçues par un ingénieur du nom de Keith Tantlinger, qui a auparavant travaillé à la conception de remorques de camion et qui, en 1949, a conçu le premier conteneur maritime moderne. Les quais du port ont préalablement été renforcés pour pouvoir résister aux charges supplémentaires et les rails et le système d'alimentation électrique nécessaires au fonctionnement des grues ont été installés. Ont également été retenus les services d'entreprises de transport routier chargées de livrer les cargaisons des clients au port de départ, puis de transporter les conteneurs du port d'arrivée à leur destination finale.

McLean est un véritable visionnaire dans le sens où il considérait que la fonction principale de l'industrie du transport maritime est de transporter des marchandises, non de « prendre la mer » sur un bateau. L'utilisation du conteneur pouvait certes permettre de diminuer le coût du transport mais il s'agissait surtout de repenser entièrement le processus de prise en charge du fret. Le conteneur lui-même devait être au cœur d'un système hautement automatisé permettant de transporter des marchandises à moindre coût et sans trop de complications. Chaque élément du système - les ports, les navires, les grues, les entrepôts, les camions, les trains et la manière dont les chargeurs eux-mêmes opéraient - allait devoir changer.

Un environnement rigide

Plusieurs autres projets de petite échelle visant à démontrer les avantages liés à l'utilisation du conteneur ont lieu en 1957 et 1960. Leurs initiateurs veulent mettre en lumière les gains potentiels que le transport maritime de conteneurs pourrait engendrer si les navires étaient réaménagés en conséquence et si l'équipement spécialisé était disponible. Pourtant, en 1962, six ans après son entrée en scène, le transport maritime de conteneurs reste une entreprise très fragile. Ce n'est pas tant que les armateurs sont indifférents aux coûts associés au chargement et au déchargement des cargaisons en vrac, mais plutôt que les professionnels de cette industrie sont habitués à travailler dans un environnement réglementaire et de soutien gouvernemental rigide.

Comme le souligne Levinson, même s'ils sont toujours prêts à soulever une tempête

dans un verre d'eau, les principaux opérateurs du secteur maritime américain ont survécu « presque exclusivement grâce aux cajoleries du gouvernement » : « Sur les liaisons intérieures, la politique gouvernementale décourageait toute concurrence entre compagnies maritimes. Sur les routes internationales, les taux appliqués au fret étaient fixés par les 'conférences', formule polie pour ce qui n'était rien d'autre que des véritables cartels, et l'activité la plus importante, à savoir le transport du fret militaire, avait été remise entre les mains des transporteurs battant pavillon américain, sans qu'ils n'aient à se soumettre au moindre appel d'offres un peu fastidieux. L'achat, la construction ou la vente de navires, ou encore la location des terminaux et l'exploitation de nouvelles routes maritimes, tout dépendait des directives gouvernementales » (pp. 150-151).

Maturité

En 1958, Malcom McLean élargit ses opérations à Porto Rico, puis à la côte ouest des Etats-Unis via le canal de Panama et au nord de l'Alaska en 1962. Dans l'intervalle, d'autres lignes maritimes américaines avaient également commencé à explorer les possibilités de la conteneurisation. Matson Navigation Company avait ainsi inauguré un service de conteneurs entre la Californie et les îles hawaïennes en 1958 et Grace Ligne avait mis ses premiers porte-conteneurs en service entre New York et le Venezuela en 1960. Au début de 1965, le bilan de ces neuf premières années semble certes positif mais pas spectaculaire. Seules trois compagnies maritimes offrent un service international de conteneurs depuis les États-Unis. Toutefois, les conditions préalables à ce qui allait devenir une véritable révolution se mettent en place :

- le coût de la manutention portuaire baisse ;
- des accords internationaux établissent les normes relatives à la taille des conteneurs et aux systèmes de levage ;
- la construction de quais conçus pour la manutention des conteneurs commence ;
- les fabricants apprennent à organiser leurs sites de production afin d'économiser de l'argent en procédant à un groupage des chargements importants ;
- les chemins de fer, les transporteurs routiers et les transitaires se sont habitués au principe de rupture de charge pour passer d'un moyen de transport à l'autre et se sont donc familiarisés avec ce que l'on appelle à présent le transport intermodal de marchandises ;

- les régulateurs encouragent prudemment la concurrence.

Le 23 avril 1966, 10 ans après l'Idéal-X, le Fairland appareille de Port Elizabeth, aux États-Unis, vers Rotterdam, aux Pays-Bas, avec à son bord 236 conteneurs. Ce sera le premier voyage pan-Atlantique d'un navire porte-conteneurs.

Coup de pouce de l'armée

Dans les années 60, le conteneur se trouve un nouvel adepte : l'Armée américaine. Alors qu'elle s'engage rapidement dans la guerre du Vietnam, l'Armée américaine est confrontée à un problème logistique. Elle doit transporter vivres et fournitures vers une zone de guerre dans le sud-est de l'Asie par le biais d'un port sous-équipé situé sur le fleuve Saïgon et d'un chemin de fer ne fonctionnant que partiellement. Elle crée alors « le plus grand désordre logistique qui ait jamais existé ». Ce « désordre » donne à Malcom McLean et à ses associés l'occasion de promouvoir leur approche. McLean réussit à convaincre les forces armées que la conteneurisation peut contribuer à préserver l'efficacité de leur chaîne d'approvisionnement. A la fin des années 1960, il remporte un marché intéressant : l'acheminement des fournitures vers et depuis le Sud-Vietnam pour l'Armée américaine, convertie en ardent défenseur de la technologie des conteneurs et qui va se servir de la conteneurisation pour réformer la façon dont opèrent les organismes chargés d'approvisionner le front et les gestionnaires du trafic militaire.

Malcom McLean est également conscient qu'une partie considérable de la production traditionnelle se déplace de l'Amérique du Nord vers l'Asie. Les navires à destination du Vietnam rentrent en grande partie vides en Amérique du Nord. Malcom McLean établit donc un commerce triangulaire : les navires acheminent des fournitures de guerre vers le Vietnam depuis la côte ouest des États-Unis, puis rejoignent le Japon et Hong Kong sans cargaison pour s'en retourner en Amérique du Nord avec des marchandises fabriquées en Asie. Il fait bientôt équipe avec la Southern

Pacific Railroad pour créer le premier wagon porte-conteneurs à deux niveaux pour transporter les conteneurs en provenance de la côte ouest des États-Unis vers l'intérieur. La chaîne logistique trans-pacifique ainsi créée pour soutenir l'effort de guerre est un exemple extrêmement éloquent de l'efficacité du conteneur.

Les navires

Le transport par conteneurs a commencé à faire ses preuves au niveau international, mais un ingrédient essentiel manque pour qu'il prenne véritablement son essor : les navires. La plupart des lignes maritimes ne disposent pas de navires ayant des cellules-guides, permettant de guider les conteneurs lors du chargement dans les cales, et tentent désespérément de répondre aux demandes des clients en utilisant des navires traditionnels. Cependant, ces navires sont difficiles à desservir avec les grues à conteneurs et les dockers doivent encore grimper sur les conteneurs pour attacher ou détacher les crochets apposés aux coins des bennes.

1968 et 1969 sont les années « baby-boom » du transport maritime de conteneurs. Fin 1969, 16 porte-conteneurs spécialement conçus pour assurer un fonctionnement optimal des grues portuaires opèrent en mer. De 1968 à 1975, pas moins de 406 porte-conteneurs entrent en service. Les compagnies maritimes acquièrent également plus de 200 porte-conteneurs partiels et près de 300 navires rouliers pour desservir les routes moins empruntées dont le volume commercial ne justifie pas l'utilisation de navires porte-conteneurs. Les entreprises européennes et asiatiques, qui dominent actuellement l'industrie, entrent plus tardivement dans la course. Maersk Line construit son premier porte-conteneurs en 1973 et la Mediterranean Shipping Company et Evergreen ne sont fondées qu'en 1970 et 1968 respectivement.

Le réveil des ports

Un autre volet de la saga du conteneur met en scène les ports dont les installations allaient devoir être reconfigurées pour permettre une manutention efficace des conte-

neurs entrants et sortants. Pour les ports, capturer le trafic de conteneurs s'avérera coûteux, nécessitant des investissements sans commune mesure et sans précédent. Pour les compagnies maritimes, les jours où les navires voguaient le long des côtes, faisant escale à chaque port à la recherche de cargaisons, seront bientôt terminés. Chaque arrêt exige à présent d'immobiliser un navire qui a coûté cher et qui pourrait être rentabilisé uniquement s'il était en mer. Seuls les ports où l'on peut s'attendre à charger de grandes quantités de marchandises valent qu'on y jette l'ancre. Tous les autres sont desservis par camion ou par barge.

A la fin des années 1950, il apparaît clairement que le trafic maritime devra être cantonné à un petit nombre de très grands ports. Les instances gouvernementales devront désormais participer davantage au financement, à la construction et l'exploitation des ports si elles veulent tirer le plus grand parti des possibilités en matière d'emploi et de recettes fiscales que pourrait offrir un centre de transport de grande envergure. Aux États-Unis, les ports répondent à cette nouvelle donne de façon décousue et inopinée. Des villes comme New York et San Francisco dilapident l'argent public dans la construction de quais et l'achat de grues qui ont peu de chances de devenir rentables, alors que des villes qui, comme Philadelphie, auraient pu devenir des ports à conteneurs importants, ne s'engagent pas à temps dans de tels investissements.

Pendant les dix premières années de son utilisation, le conteneur est une « affaire américaine ». Dans le reste du monde, les ports, les chemins de fer, les gouvernements et les syndicats se contentent d'observer. Ils savent que l'introduction du conteneur a coûté des milliers d'emplois sur les quais, a rendu des ports entiers obsolètes et a fondamentalement modifié les choix de localisation des entreprises. Or, la rapidité avec laquelle le conteneur va conquérir les routes commerciales mondiales prendra presque tout le monde par surprise. Certaines grandes villes

Activités portuaires à Long Beach, Californie, 1915.
Photo reproduite avec l'aimable autorisation
du Port de Long Beach.

portuaires voient leurs ports pratiquement disparaître tandis que des villes portuaires insignifiantes deviennent de grands centres du commerce maritime. Lorsqu'en Grande-Bretagne le gouvernement adopte enfin les premières mesures pour préparer l'ère de la conteneurisation, les premiers porte-conteneurs sont déjà au port. En Europe continentale, les ports les plus prévoyants, comme Rotterdam, Anvers et Brême, sont les premiers à saisir la balle au bond.

Une région va tirer les leçons des expériences américaines et européennes : l'Asie-Pacifique. Au Japon, le Ministère du transport décide en 1966 de construire 22 postes d'accostage pour porte-conteneurs à Tokyo et à Kobe. Le Conseil des services maritimes australien lance un appel d'offre pour la construction d'un terminal à conteneurs en septembre 1966, avant même qu'aucune compagnie maritime internationale n'ait exprimé son intention de desservir la ville. Toutefois, aucun gouvernement n'est plus agressif que Singapour, qui ambitionne de devenir la plaque tournante du commerce en Asie du Sud-est grâce au trafic des conteneurs. L'autorité portuaire lance en 1967 la construction d'un terminal à partir duquel les navires en provenance du Japon, d'Amérique du Nord et d'Europe pourront décharger leurs conteneurs sur des petits navires pour desservir les ports régionaux. Lorsque les nouveaux porte-conteneurs entrent en service en 1971, les ports d'Asie de l'Est et du Pacifique sont fins prêts.

L'investissement financier des autorités publiques dans la modernisation des ports joue un rôle déterminant dans le développement du transport de conteneurs dans les années 1960 et 1970. À l'exception de Felixstowe au Royaume-Uni et de Hong Kong, tous les grands ports à conteneurs bénéficient à cette époque d'aides des autorités publiques, qui en assument par ailleurs tous les risques. Elles n'ont pas le choix : les compagnies maritimes et les entreprises de manutention portuaire ne disposent pas des ressources nécessaires pour financer le développement des ports à elles

seules. Cependant, les besoins en investissement augmentant, l'enthousiasme des autorités publiques commence à faiblir. Le risque de voir une compagnie maritime quitter le port ou disparaître tout simplement, et dès lors de devoir payer pour des grues inactives et les terminaux à conteneurs déserts est trop grand. Le Premier ministre britannique Margaret Thatcher ouvre la voie d'un grand mouvement de privatisation portuaire en vendant 21 ports à une société privée en 1981. Les gouvernements d'autres pays lui emboîtent bientôt le pas. À la fin du 20^{ème} siècle, près de la moitié des échanges internationaux conteneurisés sont réalisés via des ports détenus par des entreprises privées.

L'impact de la conteneurisation reste au départ surtout confiné au transport maritime et engage principalement les compagnies maritimes, les agences portuaires et les dockers. Elle a peu de conséquences à plus grande échelle, le transport maritime lui-même ne représentant qu'une très faible part de l'économie mondiale et les dockers ne représentant qu'un tout petit pourcentage des travailleurs. Le véritable impact de la révolution technique que représente le conteneur n'apparaîtra que plus tard, lorsque qu'elle atteindra les centaines de milliers d'usines, de grossistes, de négociants en matières première, et d'organismes gouvernementaux ayant des marchandises à expédier. Pour que la conteneurisation ait un véritable impact sur l'économie mondiale, il fallait tout d'abord que les coûts d'expédition baissent d'une manière significative, ce qui a pris du temps.

Des coûts à la baisse

Le coût global du transport des marchandises au niveau international reste relativement élevé au milieu des années 1970, même avec la conteneurisation. Vers la fin de cette décennie, en revanche, la tendance commence à changer et le coût réel du transport des marchandises au niveau international commence à baisser rapidement. Les taux sont fixés par des conférences maritimes qui réunissent la plupart des armateurs de lignes

qui desservent une route déterminée. Dans ces conditions, comment le transport est-il devenu moins cher? Grâce aux expéditeurs. La conteneurisation avait forcé ces derniers à adopter de nouvelles méthodes pour gérer leurs frais de transport. Devenus plus avertis et mieux organisés, ils vont réussir à faire baisser les taux de fret en défiant les cartels mis en place par les armateurs et en soutenant les initiatives visant à déréglementer le secteur des transports.

C'est en Australie, où les agriculteurs sont presque totalement tributaires des exportations, que les expéditeurs commencent à faire entendre leur voix. En 1971, les éleveurs de moutons et acheteurs de laine forment une organisation pour s'opposer à la hausse des taux de fret. Un an plus tard, les commerçants en caoutchouc de Singapour réagissent à l'augmentation des surcharges imposée par les compagnies de lignes traditionnelles appartenant à une conférence en contractant une compagnie maritime indépendante, réduisant ainsi leurs coûts de transport de 40%. En 1973, le pouvoir des expéditeurs sur la route Asie de l'Est-Europe est tel que la conférence des compagnies exploitant cet itinéraire est contrainte de négocier.

Autoroutes flottantes

Une étape importante est atteinte en 1997 avec l'entrée en service de porte-conteneurs reliant l'Afrique du Sud et l'Europe, dernière grande route maritime desservie par des navires conventionnels. Le conteneur est à l'époque encore loin d'être universel : il n'est notamment pas utilisé sur les lignes maritimes à faible trafic, en particulier vers l'Afrique et l'Amérique latine. En termes commerciaux, il s'agit cependant de marchés de niche, ne présentant pas de grandes opportunités. Les principales routes maritimes sont entre-temps devenues les autoroutes flottantes dont Malcom McLean avait rêvé.

En savoir +

The Box, Marc Levinson, Princeton University Press, 2006

Le premier « porte-conteneur » appareillé du Port de Newark le 26 avril 1956. Photo reproduite avec l'aimable autorisation de l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey.



Même les astronautes ne peuvent échapper à la douane !

par M.V.N. Rao

ANCIEN PRÉSIDENT DE L'ADMINISTRATION DES
DOUANES ET ACCISES EN INDE

Beaucoup se souviennent du premier alunissage le 20 juillet 1969 ainsi que de la phrase, désormais célèbre, prononcée par l'astronaute Neil Armstrong, le premier homme à fouler le sol lunaire : « Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité ». Des millions de personnes, rivées à leur poste de télévision ou radio, étaient témoins de cet événement historique. Dans cette atmosphère de liesse, les astronautes étaient loin de s'attendre à ce qu'un fonctionnaire des douanes consciencieux se présente à eux à leur arrivée sur terre et prononce la phrase universellement associée aux douanes: « Avez-vous quelque chose à déclarer ? » Même les astronautes ne peuvent échapper à la douane !

M.V.N. Rao est un ancien Président de l'Administration des douanes et accises en Inde qui a présidé les sessions de décembre 1988 de la Commission de politique générale de l'OMD à Bruxelles. Il partage avec nous une intéressante histoire publiée sous le titre « Des douanes omniprésentes et consciencieuses » qui met en scène les astronautes de la mission Apollo 11 et l'Administration des douanes des Etats-Unis de l'époque. Vous trouverez ci-dessous un extrait de cette histoire.

Il y a pratiquement six décennies, en 1954, j'étais alors stagiaire lorsque j'ai dû passer quelques jours à l'aéroport de Santa Cruz à Bombay afin d'apprendre les subtilités du dédouanement des avions, passagers et cargaisons en provenance et en direction de pays étrangers.

Au cours de la séance d'information sur les implications et les modalités de délivrance des déclarations d'entrée/de sortie pour les avions, l'équipage, les passagers, les cargaisons et autres, un des inspecteurs expliquait, pompeusement, combien la douane était puissante et comment aucun avion ne pouvait arriver ou partir sans obtenir une déclaration d'entrée/de sortie de sa part.

A cette époque, les reportages sur les tentatives réalisées par les américains et les russes pour lancer des satellites et des missions habitées dans l'espace et envoyer des hommes sur la lune étaient nombreux. Alors que l'inspecteur expliquait en détail les procédures, je lui ai dit avec désinvolture que l'on verrait bientôt des fonctionnaires des douanes accorder des déclarations de sortie/d'entrée aux navettes en direction et en provenance de la lune ; puis tout cela m'est sorti de l'esprit.

Trente plus tard, en octobre 1984 pour être exact, au cours d'une visite au Département du trésor des Etats-Unis, dont dépendait le Service des douanes américain, un fonctionnaire était en train de m'expliquer les procédures appliquées à l'époque dans les aéroports internationaux de New York lorsque je me suis remémoré les propos que j'avais tenus alors que j'étais stagiaire à l'aéroport de Santa Cruz.

Après avoir écouté mon histoire, il m'a demandé de l'attendre quelques minutes, puis est revenu avec dans les mains un précieux document qu'il était allé chercher au service des archives du Département. Il s'agissait d'une « Déclaration générale pour l'Agriculture, les Douanes, l'Immigration et la Santé publique » qu'un inspecteur des douanes avait soumise aux membres de la mission Apollo 11, de retour de leur odyssée lunaire, à l'aéroport d'Honolulu à Hawaii le 24 juillet 1969.

La Déclaration a été remplie et signée par l'équipage constitué du Commandant Neil A. Armstrong, du Colonel Edwin E. Aldrin Jr. et du Lt.-Colonel Michael Collins. La cargaison y est décrite comme « de la roche lunaire et des échantillons de poussière lunaire ». Le plan de vol indique Cap Kennedy, Lune, Honolulu.

Quelle précieuse et inestimable cargaison ! Nous sommes tous habitués à traiter des objets et produits terrestres, mais comment classer les objets extra-terrestres ? Comment estimer leur valeur ? Est-il possible de les traiter comme des échantillons « sans valeur commerciale » ? Tout cela donne à réfléchir !

En dehors de la satisfaction personnelle d'avoir été si visionnaire à l'âge de 23 ans, je me suis toujours demandé comment, dans une ambiance surchargée d'excitation et d'émotion, avec des millions de personnes hypnotisées par l'évènement, le fonctionnaire des douanes en service avait pu être si réfléchi, si consciencieux et avait eu la présence d'esprit de recueillir une telle déclaration d'un équipage aussi exalté et respectable, dans le but de délivrer une déclaration d'entrée officielle.

Cette Déclaration historique témoigne du travail consciencieux de ce fonctionnaire américain et de la communauté douanière en général. L'ancien Président des Etats-Unis, John F. Kennedy, avait déclaré au sujet des douanes : « Leurs succès ne sont jamais célébrés mais leurs échecs sont annoncés publiquement ».

CAPE KENNEDY
MOON
JULY 24, 1969
HONOLULU

MOON ROCK AND
MOON DUST
SAMPLES
Manifest Attached

Déclaration en douane de la mission Apollo 11, 1969



Regards croisés sur le dispositif de la performance en Algérie

par Hakim Berdjoudj

INSPECTEUR DIVISIONNAIRE ET CHEF D'ÉTUDES AU SEIN DE LA DIRECTION D'ÉTUDES CHARGÉE DE L'ORGANISATION ET DE LA MODERNISATION DES SERVICES AU SEIN DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ALGÉRIENNES

LA DIRECTION GÉNÉRALE des Douanes algériennes s'est engagée depuis 2008 dans une nouvelle démarche managériale basée sur la mesure de la performance. Dans le présent article, elle fait part de son expérimentation des contrats de performance, portant un regard franc sur le chemin parcouru et les difficultés rencontrées et partageant ses découvertes et les pistes dégagées pour l'amélioration de ses services.

Genèse et description du système

En 2007, la Douane algérienne s'est lancée dans un programme de modernisation de trois ans qui prévoyait la mise en place d'un dispositif d'évaluation des services sur la base de contrats de performance. Un contrat de performance est un document officiel signé conjointement par le directeur général des douanes et le directeur régional concerné qui enjoint ce dernier de réaliser des performances selon des objectifs négociés d'un commun accord.

En juillet 2008, la Direction générale des douanes énonçait l'approche adoptée en

matière d'évaluation des services extérieurs territoriaux et adressait, peu de temps après, des lettres de mission à ses directeurs régionaux en vue de les préparer la signature des contrats de performance au titre de l'année 2009. Sur la même lancée, un premier ensemble d'indicateurs de performance était élaboré et des cellules permanentes (l'une centrale et les autres régionales), chargées de la gestion et du suivi du dispositif d'évaluation des performances des services extérieurs territoriaux, étaient créées.

Mise en oeuvre pratique

Les premiers contrats de performance furent signés au cours du deuxième semestre 2009 et au même moment, des actions d'information sur le terrain étaient menées afin de vulgariser les contrats de performance auprès des directeurs régionaux et de leurs équipes. Prorogé en 2010, le dispositif a fait l'objet de nouvelles discussions lors d'un séminaire national au cours duquel dix recommandations ont été adoptées et diffusées à l'ensemble des services centraux et extérieurs.

Impact du dispositif

Même si l'expérience des Douanes algériennes en matière de performance reste largement perfectible et demeure dans bien d'aspects au stade de l'expérimentation, de la découverte et de l'exploration des pistes d'amélioration, l'impact du dispositif instauré dès 2008 se fait sentir plusieurs égards.

On assiste tout d'abord à une évolution progressive des comportements, condition incontournable pour le succès du projet. Les différents services ont adopté et utilisé le nouveau langage formulé à travers le dispositif de la performance et ont ainsi accepté des valeurs et des concepts considérés jusqu'alors comme étrangers et inadaptés à une entité administrative. Il est clair et évident que, sans changement positif de comportement, aucun projet, aussi solide soit-il, ne donnera les résultats attendus de manière durable.

L'adoption progressive de la culture de la performance et des valeurs qu'elle prône atténue les formes classiques de résistance

au changement et promeut le dynamisme et la concurrence au sein des services. Au-delà de la finalité consistant à atteindre les objectifs fixés, les services s'investissent également afin de présenter des bilans satisfaisants lors des réunions d'évaluation et tentent de mettre en exergue tous les aspects positifs réalisés et les efforts déployés.

Insuffisances actuelles

Les premières tentatives d'évaluation des contrats de performances par la cellule centrale permanente ont révélé un manque général de maturité.

Le premier constat porte sur l'absence d'un système d'information dédié en matière de performance. L'administration dispose d'un Système d'information de la gestion automatisée des douanes (SIGAD) depuis 1995, mais ce système automatisé de dédouanement ne procède pas un « datamining » (ou extraction des données) automate, pas plus qu'il n'existe de système automatisé qui permette de suivre et de faire remonter les informations relatives aux contrats de performance. La collecte des données pour établir les indicateurs de performance est manuelle. Un « système d'information inhérent au pilotage du dispositif de la performance » (SIDP) est bien prévu mais il n'est pas encore opérationnel.

Le deuxième constat porte sur le manque de communication auprès des agents de terrain. En dehors des rencontres professionnelles organisées par l'administration centrale avec les directeurs régionaux, on constate, de manière générale, un manque d'efforts de vulgarisation de la part des responsables des services extérieurs au profit des unités opérationnelles. On observe dès lors un faible degré d'implication du personnel de terrain, une faible maîtrise du dispositif de la part de ce dernier et un manque de retour d'information qui permettrait d'améliorer le système. Les responsables des services extérieurs eux-mêmes ne se sont pas bien imprégnés du dispositif de performance, notamment pour le volet « plan d'actions correctives ». Par exemple, pour les objectifs non atteints, il n'est pas fait appel à l'analyse causale qui consiste à identifier pour chaque problème l'ensemble des causes qui concourent à son apparition. Il est par conséquent difficile d'évaluer l'adéquation

et la justesse des solutions proposées par les plans d'actions correctives respectifs.

Le troisième constat porte sur les défaillances dans le fonctionnement de la cellule centrale permanente chargée du suivi du dispositif. Cette cellule manque cruellement de dynamisme. Ceci s'explique, d'une part, par un facteur interne, à savoir l'indisponibilité de ses membres du fait qu'ils occupent tous des fonctions supérieures dans leurs services respectifs, et, d'autre part, par un facteur externe, les directeurs régionaux ne respectant pas l'obligation de transmettre régulièrement les tableaux de bord, tableaux qui regroupent les informations sur les indicateurs de performance les plus pertinents et sensibles.

Une autre explication tient au manque de fiabilité des données. La cellule centrale a pour fonction d'analyser et d'interpréter les données contenues dans les rapports des directeurs régionaux, de proposer des solutions et de faire évoluer le dispositif de performance. Or les données recueillies se révèlent peu fiables. La communication insuffisante entre cellules centrale et régionales et le fait que les informations échangées soient de piètre qualité semblent dus en partie à l'absence de comptes de messagerie officielle faute de serveurs. Ceci engendre une charge de travail supplémentaire et superflue ainsi qu'une perte de temps et contribue à l'inefficacité des actions menées par lesdites cellules.

Perspectives

L'administration s'attache désormais à consolider sa démarche compte tenu notamment des pistes d'amélioration dégagées ci-dessus. La Direction générale a décidé d'adapter sa démarche au niveau de maturité enregistré dans les services des douanes tout en développant une large campagne de sensibilisation et de vulgarisation du dispositif. L'évaluation est un moyen de capitaliser une expérience et il s'agira de produire et de partager les enseignements tirés durant la période 2008-2010.

La question du recueil et de la fiabilité des données sera surmontée dès la mise en route du système d'information inhérent au pilotage du dispositif de la performance. Développé par le centre national de l'informatique et des statistiques, il est actuellement en cours de validation par le comité directeur informatique.

Sur un autre registre, un programme de formation au profit des effectifs des services extérieurs a été lancé. Le personnel d'encadrement des directions régionales des douanes d'Alger-Port et d'Alger-Extérieur a déjà été formé. Parmi les apprenants figuraient des formateurs auprès des écoles des douanes qui sont censés, à leur tour, assurer la formation au profit d'autres directions régionales.

Il sera question de revoir le mode d'organisation et de fonctionnement des cellules centrale et régionales permanentes en faisant d'elles des structures totalement dédiées et dotées des moyens adéquats et de repenser le système de motivation afin de relever le degré d'implication du personnel des services extérieurs dans la démarche de performance.

L'évaluation de la pertinence des indicateurs de performance est aussi prévue mais elle ne sera possible que lorsque le système d'information automatisé sera opérationnel et que l'implication des agents et le retour d'information seront améliorés. Il s'agira alors de faire évoluer les indicateurs vers des versions améliorées. Une fois que l'administration disposera de résultats fiables sur une période suffisamment longue, il sera possible de distinguer les bonnes pratiques des mauvaises, par exemples en comparant deux bureaux identiques, ou en comparant un même bureau sous deux chefs différents. Elle pourra également se servir de chiffres-référence pour établir des objectifs chiffrés réalistes dans les contrats de performance et permettre une meilleure négociation de ces contrats.

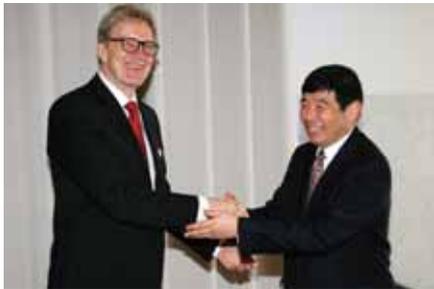
Enfin, dans le cadre du programme d'appui à la modernisation douanière 2011-2015, il est préconisé d'adopter une démarche permettant de faire évoluer le dispositif de manière progressive mais certaine en agissant graduellement sur les notions que fait intervenir la performance, suivant le calendrier ci-après :

2011-2012	2013-2014	2015
Efficacité	Efficience	Cohérence

En savoir +

orgdgd@douane.gov.dz

La Douane finlandaise fête son 200^{ème} anniversaire



Tapani Erling accueille Kunio Mikuriya



Uniformes douaniers finlandais datant du 19^{ème} siècle

LE BICENTENAIRE DE la Douane finlandaise a été célébré le 15 février 2012. A cette occasion, Tapani Erling, Directeur général de l'Administration et ancien Président du Conseil de l'OMD, désormais à la retraite, a remercié chaleureusement ses collègues en Finlande et dans le monde entier pour les années enrichissantes qu'il a partagées avec eux.

Des discours de félicitations ont également été prononcés par Kunio Mikuriya, Secrétaire général de l'OMD, Heinz Zourek, Directeur général chargé de la Fiscalité et de l'Union douanière de l'Union européenne, Andrei Belyaninov, Chef de la Douane russe, et Mme Henna Virkkunen, Ministre finlandaise de la fonction publique et des collectivités locales. Les orateurs ont fait l'éloge de la Douane finlandaise, louant son efficacité et son professionnalisme et soulignant son importante contribution à

la communauté douanière internationale, notamment de par ses activités de renforcement des capacités. A trois reprises, il a été fait mention de son rôle de chef de file dans le monde.

Le personnel de la Douane a célébré le bicentenaire lors de différentes cérémonies organisées dans tout le pays. Deux douaniers, qui assistaient aux festivités organisées à Helsinki, portaient des uniformes du 19^{ème} siècle pour le plus grand plaisir de tous les invités.

Bien que l'on ait pu établir que les premières activités douanières en Finlande remontaient au Moyen Age, le 18 février 1812 est considéré comme la date anniversaire de la création de la Douane finlandaise.

En savoir +

Katariina.Jankkila@tulli.fi

La Douane israélienne célèbre ses réalisations

par Doron Arbely,

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA L'ADMINISTRATION FISCALE ISRAËLIENNE

EN MARS 2012, la Direction des Douanes d'Israël a tenu son Congrès national annuel afin de célébrer le travail réalisé par la Douane israélienne dans l'année écoulée et de rassembler tous les acteurs de la scène commerciale israélienne qui travaillent régulièrement ensemble.

Cette année, figuraient parmi les invités le Ministre des Finances, le Dr Yuval Steinitz, ainsi que des hauts représentants du Ministère. Etaient également présents les dirigeants des entreprises portuaires et aéroportuaires du pays et de diverses organisations intervenant dans le commerce international ainsi que le président et nombre de membres de la Fédération israélienne des transitaires internationaux et agents en douane.

L'OMD ayant consacré l'année 2012 à la promotion de la « connectivité », la Douane israélienne a souhaité mettre à l'honneur certains de ses partenaires dans la gestion des frontières. L'Autorité aéroportuaire d'Israël et l'Autorité maritime et portuaire se sont ainsi vues remettre le Certificat du mérite de l'OMD.

L'événement était l'occasion idéale pour la Direction générale de mettre en exergue certaines réalisations et initiatives, parmi lesquelles :

- L'octroi du prestigieux Prix Yitzhak Rabin de la qualité et l'excellence dans la fonction publique à l'Administration des douanes qui se voit ainsi récompensée pour ses efforts en matière de qualité des services et de rationalisation des procédures ainsi que pour son engagement en faveur d'un processus d'amélioration continu ;
- la publication d'un livre historique « La Douane en Israël: passé-présent-futur, 1870-2010 » ;
- l'émission d'un timbre-poste spécial rendant hommage à la Douane israélienne ;
- les progrès accomplis dans le fonctionnement du « Sha'ar Olami » (littéralement, la « porte du monde »), un système d'information pour la gestion du commerce extérieur d'Israël visant à rendre les procédures de dédouanement plus efficaces, simples et moins onéreuses tout en permettant d'améliorer les contrôles.

En savoir +

fca@brussels.mfa.gov.il



Des vedettes du monde du spectacle en maîtres de cérémonie



Le Ministre des Finances reçoit un timbre à son effigie des mains de Doron Arbely



Bureau Veritas

Votre partenaire pour la facilitation du commerce

Les solutions Bureau Veritas, pour concilier facilitation et sécurisation du commerce

Guichet Unique modulable et intégral

Mise en oeuvre et opération d'un système d'information qui automatise, optimise et sécurise les processus métiers des acteurs publics et privés d'une communauté d'affaires (port, corridor, etc...) pour l'importation, l'exportation et le transbordement.

- Dématérialisation des documents échangés et automatisation de la logistique administrative et des opérations douanières à travers une plate-forme centralisée
- Couverture complète de la chaîne logistique B2G, G2B, G2G, B2B
- Conforme aux recommandations de l'OMD et de l'OMC

SmartLANE, Système de gestion de risques

- Analyse descriptive des données et modèles prédictifs
- Ciblage, sélectivité et sélection aléatoire
- Utilisation de bases de données multiples
- Outils de Data Mining
- Intégration complète dans tout type de système informatique douanier

Inspections par scanner à rayons X à destination

- Outil de haute technologie pour des opérations douanières pleinement intégrées dans des systèmes informatisés (EDI)
- Optimisation des contrôles douaniers et ciblage des cargaisons à haut risque
- Totale transparence des opérations via des outils de gestion web

Bureau Veritas
Services aux Gouvernements & Commerce International
67/71 Boulevard du Château
92200 Neuilly-sur-Seine - France
Tél. : +33 1 55 24 77 72
Fax : +33 1 55 24 70 40
gsit@bureauveritas.com
www.bureauveritas.com/gsit

Move Forward with Confidence*



**BUREAU
VERITAS**

La Géorgie met à bas l'idée d'une corruption culturelle

AU MOMENT DE la Révolution des roses en 2003, la Géorgie était considérée comme l'un des pays les plus corrompus de l'ancienne Union soviétique et comme un Etat caractérisé par la criminalité et par le dysfonctionnement de ses institutions publiques. Pourtant, moins de dix ans plus tard, elle est devenue aux yeux de nombreux observateurs internationaux l'un des meilleurs « élèves » au monde dans la lutte contre la corruption, qu'elle a réussi à réduire considérablement au sein de ses services publics. Cette transformation a fait l'objet d'un rapport publié par la Banque mondiale en 2012, sous le titre « Fighting Corruption in Public Services: Chronicling Georgia's Reforms ».

Après avoir planté le décor et expliqué la situation du pays avant novembre 2003, date à laquelle des dizaines de milliers de manifestants « armés » de roses sont sortis dans les rues pour contester les résultats des élections parlementaires, forçant ainsi le président de l'époque à démissionner, le livre se penche sur des études de cas afin de rendre compte de la mise en œuvre de réformes au sein de huit institutions publiques : les douanes, l'administration fiscale, la police routière, le secteur de l'électricité, le registre civil, le registre foncier, le registre des sociétés et les services municipaux. Pour tous ces secteurs, les objectifs des réformes entamées par le gouvernement étaient les mêmes : éliminer la corruption et améliorer le service.

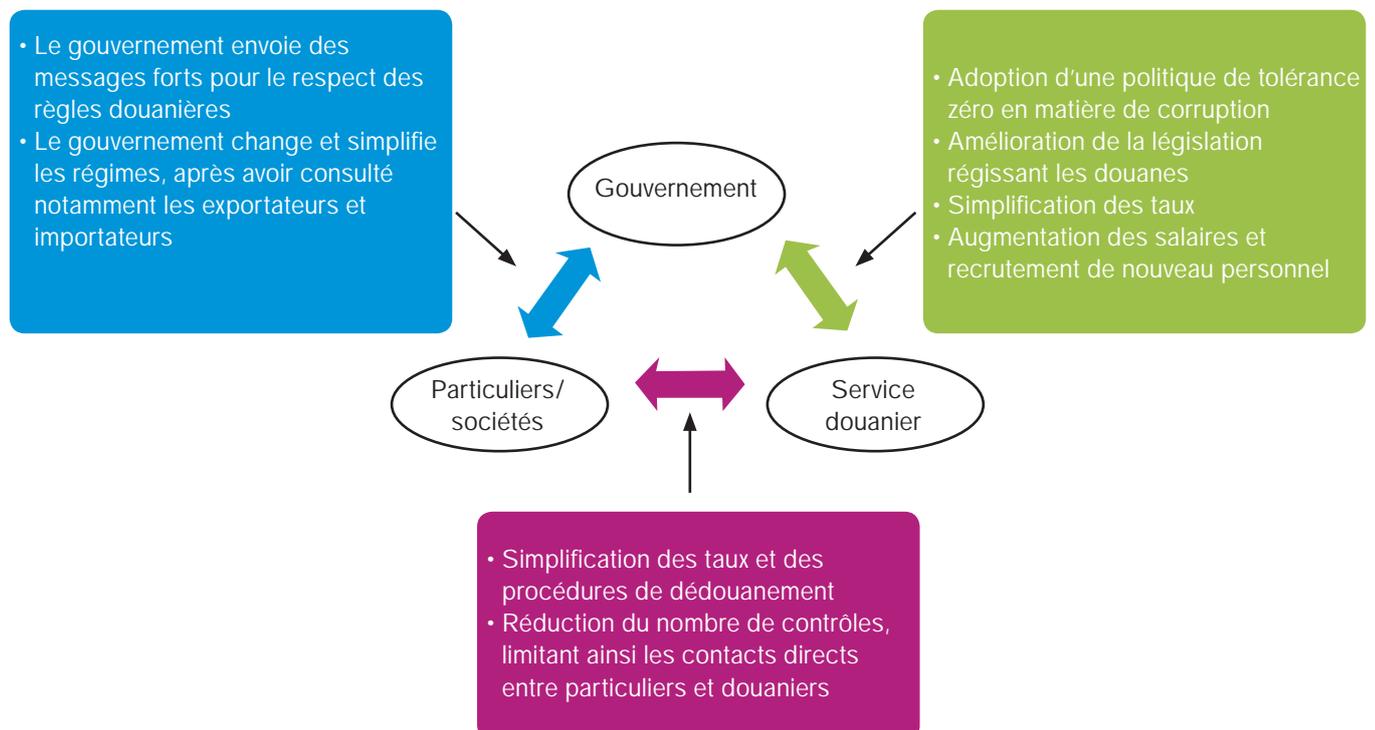
« La ténacité [des autorités] à appliquer une politique de la tolérance zéro face à la corruption a été un élément décisif pour la réussite des réformes douanières », souligne l'auteur dans le chapitre consacré aux douanes, qui ajoute que ces réformes « ne se sont révélées être ni faciles ni rapides et ont exigé la définition d'un programme global,

prévoyant des changements tant au niveau législatif que du personnel, des institutions, des systèmes en place et des infrastructures ».

En 2003, malgré des droits de douanes dépassant les 20% en moyenne, les recettes douanières recouvrées représentaient moins d'un pour cent du produit intérieur brut (PIB), soit l'un des pourcentages les plus faibles de la région. Moyennant un pot-de-vin, n'importe qui pouvait faire entrer n'importe quel chargement sur le territoire national. Aucun concours de recrutement, aucune épreuve de qualification n'étaient imposés aux futurs douaniers et au lieu de cela, les candidats potentiels payaient des sommes pouvant atteindre les 10.000 dollars des Etats-Unis (USD) aux personnes responsables pour « acheter » un poste. La grande variété des taux de droits – il existait en effet 16 catégories, avec des taux allant de 0 à 30% – compliquait le système à tel point que les douaniers pouvaient alors abuser de leur pouvoir pour extorquer des dessous-de-table.

Afin de réduire les possibilités de corruption, le gouvernement géorgien a réduit le nombre de tarifs à l'importation de 16 à 3, a amendé le code douanier et a adopté une législation permettant de libéraliser le régime des échanges. Par ailleurs, des nouvelles dispositions ont été prises afin de licencier les agents incompetents, de poursuivre efficacement en justice les douaniers corrompus et d'engager du nouveau personnel par le biais de concours. Combinées à une amélioration sensible des avantages octroyés et des procédures, à la mise en place d'une véritable culture de service et à l'informatisation, ces mesures ont permis « d'épurer » l'adminis-

Cadre de responsabilité pour le gouvernement des douanes



tration douanière. Le processus ne s'est pas déroulé sans entrave et les autorités ont essayé de nombreux revers en cours de route. Le rapport tente de mettre en lumière les procédures de prises de décision concernant la portée, le séquençage et les complémentarités des différentes réformes lancées.

Le succès remporté par la Géorgie a mené à ce que The Economist a qualifié de « révolution mentale », mettant définitivement à bas l'idée très répandue que la corruption était un phénomène culturel en Géorgie (The Economist, 2010).

Dans ses conclusions générales, l'auteur nous rappelle qu'aucun pays n'a réussi à lutter contre la corruption systémique à travers des réformes ponctuelles et laisse entendre, par conséquent, que seule une démarche globale peut être couronnée de succès. Au-delà des spécificités nationales et bien que la nature même de la corruption et le type d'économie politique diffèrent d'un pays à l'autre, l'expérience de la Géorgie peut constituer une excellente source d'inspiration pour les pays qui s'efforcent d'améliorer leurs services publics et de faire en sorte que leurs citoyens n'aient plus à payer de bakchich pour les services requis.

Indicateurs de performance choisis concernant la performance des douanes, 2003-2010

Indicateur	2003	2008	2009	2010
Recettes (millions USD)	202	1,199	958	908
Personnel douanier	1,320	969	1,101	1,168
Nombre annuel de déclarations	75,252	204,556	162,353	183,862
Recettes recouvrées/douaniers (USD)	153,530	1,237,358	870,118	777,397
Volume des échanges commerciaux (millions)	1,603	7,901	5,840	6,602
Déclarations/douaniers	57	211	147	157

Source: Calculs des services de la Banque mondiale, basés sur les données fournies par le Ministère des finances.

En savoir +

www.worldbank.org.ge

www.mic-cust.com

Vous pensez aux formalités de douane ?

Nous avons des solutions sur mesure !

Avec les solutions logicielles douanières de MIC, les entreprises économisent du temps, de l'énergie et de l'argent grâce à l'automatisation des processus douaniers de l'importation et de l'exportation. La solution douanière de MIC est utilisée par plus de 700 clients, dans 40+ pays, sur cinq continents.

MIC est spécialisé dans les logiciels douaniers pour :

- dédouanements d'importation et d'exportation pour plusieurs pays avec communication électronique et directe avec les autorités nationales
- l'autorisation unique pour les procédures simplifiées (SASP)
- l'entrepôt douanier, le perfectionnement actif et passif, le transfert, les zones de libre échange
- la génération des données d'exportation d'un pays pour une demande d'importation vers un autre pays – Global Trade Data Chain GTDC
- le nouveau Système de Transit Informatisé (NSTI)
- l'Excise Movement Control System (EMCS/ GAMMA)
- la déclaration d'échange des biens DEB - Intrastat (pour tous les 27 membres de l'UE)
- la classification automatique des produits en fonction des règles (classification des produits globales)
- le calcul d'origine automatique et gestion des données fournisseurs (70+ ALE entièrement traité)
- le contrôle d'exportation et contrôle des listes de sanctions

Toutes les solutions MIC sont disponible comme solution interne ou solution hébergée (SaaS - Software as a Service) !



10 ans de formation régionale douanière à Moscou



LE 25 NOVEMBRE 2002, l'OMD et la Commission d'Etat des douanes de la Fédération de Russie signaient un protocole d'accord concernant l'utilisation de l'Académie russe des douanes (RCA) en tant que centre régional de formation de l'OMD (CRF). Depuis lors, plus de 600 fonctionnaires des douanes y ont été formés dans des domaines aussi divers que la gestion des risques, les méthodes de lutte contre la contrebande, les régimes douaniers, les contrôles douaniers, les technologies non-intrusives et les outils et instruments de l'OMD.

Le Centre, situé dans la ville de Lyubertsy, dans la région de Moscou, forme le personnel des douanes de la Fédération de Russie ainsi que des pays membres de la Communauté des États indépendants (CEI) et de la Communauté économique eurasiennne (CEEA), permettant aux fonctionnaires de ces pays de tisser des liens les uns avec les autres et de développer des partenariats assurant une certaine « connectivité » entre administrations douanières de la région.

Outre l'organisation de sessions de formation, le CRF accueille des manifestations internationales et régionales qui rassemblent des participants du monde entier. Ces dernières années, des représentants des douanes des États-Unis, du Royaume-Uni, d'Allemagne, de Turquie, de Suède, du Danemark, de Chine, d'Inde et de Hongrie ont ainsi visité le Centre.

Le CRF élabore également des documents et du matériel d'information et participe à la promotion des connaissances et de la recherche douanières en contribuant à des publications comme le World Customs Journal, publié par le Réseau international des universités liées aux activités douanières (INCU), ou encore le « Customs Scientific Journal », revue électronique qui vient d'être lancée et qu'il cogère avec le Bureau régional de renforcement

des capacités de l'OMD en Azerbaïdjan, en collaboration avec les CRF de l'OMD basés en Ukraine et dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine.

La première édition de cette revue spécialisée contient deux articles écrits par des chercheurs travaillant à l'Académie russe des douanes. Le premier, rédigé par A. Gubin, porte sur « les problèmes de l'évaluation de l'efficacité des activités des autorités douanières », et le second, écrit par P. Afonin, a trait à « La technologie visant à assurer une utilisation sûre de l'équipement à rayons X durant une inspection au sein du Service fédéral des douanes de la Russie ».

Pour les fondateurs du Customs Scientific Journal, cette publication vient étayer la mise en œuvre de la stratégie de renforcement des capacités pour la région Europe dans le sens où elle constitue un outil permettant d'améliorer d'une part la communication et la coordination au niveau régional pour soutenir les partenariats douane-douane et, d'autre part, l'échange d'informations concernant l'utilisation des technologies modernes et les meilleures pratiques en général au sein de la région. La revue couvre tous les aspects du travail de la douane avec un accent sur le partenariat douane-entreprises, la formation professionnelle, la mise en œuvre des normes de l'OMD et le développement de la recherche douanière.

Créée en 1993, l'Académie russe des douanes, qui abrite à présent le CRF, est située dans un bâtiment impressionnant qui comprend deux complexes de formation et deux laboratoires, une bibliothèque, une salle de sport, deux hôtels et une cantine. Le CRF est actuellement dirigé par Igor Rodin.

L'OMD adresse ses meilleurs vœux à l'Académie et espère, qu'à l'instar des autres entités régionales de l'OMD, elle continuera de prospérer, compte tenu du rôle précieux que toutes ces institutions jouent dans le renforcement de l'efficacité des administrations des douanes, renforcement qui permettra à la douane de contribuer encore davantage à la compétitivité économique nationale et régionale.

En savoir +
adr_omd@mail.ru

La Douane de Hong Kong déploie son programme de scellés électroniques

LE SERVICE DES douanes et accises de Hong Kong confirme que l'utilisation de scellés RFID pour verrouiller les conteneurs peut améliorer la sécurité et la visibilité des procédures douanières pour le fret entrant. L'expérimentation avait débuté en novembre 2011. Il s'agissait de placer trois types de verrous électroniques sur des conteneurs remplis et d'évaluer si leur utilisation permettait d'accélérer les contrôles douaniers. Le projet, baptisé Projet de facilitation du transbordement intermodal (ITFS – Intermodal Transshipment Facilitation Scheme), visait les chargements passant par les douanes de l'aéroport international de Hong Kong et à destination de Hong Kong et ses alentours.

Le projet a bénéficié du soutien et de l'expertise du Centre de Recherche & de Développement de Hong Kong consacré aux technologies facilitant la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement (LSCM - Logistics and Supply Chain Management Enabling Technologies) qui s'est chargé de l'installation. Les scellés utilisés sont munis d'une composante électronique (RFID) qui permet de sécuriser les marchandises passant par les douanes, garantissant l'inviolabilité de la cargaison tout en accélérant également le processus de dédouanement.

La Douane de Hong Kong estime que le système réduit le temps nécessaire au dédouanement pour chaque conteneur de deux ou trois heures à cinq minutes, les fonctionnaires pouvant désormais s'assurer que les conteneurs n'ont pas été ouverts entre leur inspection au point de contrôle à la frontière et leur arrivée à l'aéroport. De plus, le Service dispose désormais des données concernant les allées et venues de chaque conteneur, ainsi que celles relatives aux inspections dont il a pu faire l'objet.

Les marchandises sont chargées dans un conteneur ou directement dans des camions en Chine continentale, puis

transportées jusqu'à un point de contrôle douanier situé à la frontière avec Hong Kong, où des douaniers inspectent le chargement et procèdent au dédouanement. Le transfert se poursuit vers le terminal de fret de l'aéroport international de Hong Kong où les marchandises sont déchargées du conteneur ou du véhicule, puis placées dans un conteneur de fret aérien. Une fois cette opération réalisée, le chargement est véhiculé vers le point de contrôle douanier de l'aéroport puis soumis à une nouvelle inspection.

Pour accélérer ce processus, le Centre de R&D a mis au point un système de suivi grâce à des serrures portant une étiquette RFID conçue pour recevoir une transmission depuis un lecteur RFID qui contrôle l'ouverture ou la fermeture du scellé. Trois types de verrous électroniques sont actuellement utilisés. Fournis par trois distributeurs différents, ils utilisent tous une fréquence différente tout en étant conformes à la norme ISO 17712 relative aux sceaux de sécurité mécaniques conçus pour les conteneurs de transport. Le Centre a installé des lecteurs RFID fixes (fournis par les trois distributeurs) au niveau de deux points de contrôle aux frontières – Lok Ma Chau et Shenzhen Bay – ainsi qu'à l'aéroport international de Hong Kong.

Lorsqu'un chargement arrive pour la première fois à l'un des points de contrôle, un douanier y fixe un scellé électronique ; puis il lit, à l'aide d'un lecteur portable, le numéro d'identification codé sur l'étiquette RFID intégrée et associe cet identifiant au numéro de plaque d'immatriculation du camion transportant le conteneur. La société de transport doit préenregistrer chaque véhicule auprès de la Douane avant son arrivée ; le numéro d'identification du camion est répertorié dans la base de données de l'administration et le fonctionnaire peut confirmer que le véhicule est bien celui attendu.



Ces données, ainsi que la marchandise spécifique transportée, sont ensuite enregistrées sur la plate-forme du logiciel de suivi qui recueille et traite les données. Le système enregistre l'identifiant du verrou électronique associé à la plaque d'immatriculation du véhicule et transmet des instructions au scellé électronique, accompagnées d'un mot de passe, entraînant alors son verrouillage. Le dispositif requiert également une clé physique, conservée par le conducteur. Deux actions doivent ainsi être réalisées avant que le conteneur ou le véhicule ne puisse être déverrouillé : le verrou électronique doit être électroniquement débloqué par un fonctionnaire des douanes à l'aide d'un mot de passe et le conducteur doit utiliser une clé pour ouvrir physiquement le cadenas.

La marchandise est ensuite transportée à environ 42 kilomètres de l'aéroport. Le scellé électronique est fourni avec un dispositif GPS intégré qui suit en temps réel le chemin parcouru par le véhicule. De cette manière, le scellé conserve un enregistrement de l'itinéraire emprunté et lorsque les informations contenues sur le scellé sont extraites à l'aéroport, le logiciel principal compare cet itinéraire aux données GPS réelles. Le système peut transmettre des alertes dans les cas où le verrou électronique a perdu le signal GPS ou, en fonction des données GPS, si le camion a dévié de la route prévue.

À l'aéroport international de Hong Kong, un fonctionnaire sélectionne le conteneur pour inspection ou ordonne simplement au système d'émettre une commande de déverrouillage avec le mot de passe correspondant ; le conteneur est ensuite acheminé vers un site où la marchandise est déchargée puis chargée dans un avion. Si le conteneur est sélectionné pour inspection, le verrou

électronique reste bloqué. Dans ce cas de figure, il sera demandé au conducteur du camion d'attendre le fonctionnaire des douanes et le conducteur ne pourra pas déverrouiller le conteneur sans le mot de passe approprié. À son arrivée, le douanier devra utiliser un lecteur portable pour lire le scellé électronique et entrera le mot de passe approprié pour le débloquer.

Le Centre de R&D a installé 38 lecteurs au niveau des deux points de contrôle à la frontière terrestre, cinq pôles logistiques à l'aéroport et deux points de contrôle maritime connu sous le nom de « Kwai Chung Customhouse » et de « Mun River Trade Terminal », pour les marchandises arrivant par la mer (à la gare maritime de marchandises située à l'aéroport). En tout, en février de cette année, 109 conteneurs avaient été équipés d'un dispositif de verrouillage électronique. 100 000 envois en moyenne ont passé la frontière quotidiennement et le système de verrouillage électronique de l'ITFS est utilisé pour environ 17 % de ces marchandises.

La solution a permis d'accélérer le processus de dédouanement et d'améliorer la visibilité du processus d'inspection en enregistrant les actions de verrouillage et de déverrouillage. Enfin, la sécurité du système en sort renforcée car seuls les fonctionnaires connaissant le mot de passe approprié peuvent accéder au conteneur.

Copyright 2012 RFID Journal, LLC. Article reproduit avec la permission du RFID Journal.

En savoir +
<http://www.rfidjournal.com>



TIR

Get on board!

Fast and secure international trade

68 contracting parties

+60 years experience

+3 million international transport operations every year

+USD 1 billion in financial guarantees issued per day

WCO SAFE Framework Compliant



'TIR' (**Transports Internationaux Routiers**) is the only truly global customs transit system, based on a UN Convention, managed under UN mandate in Public-Private Partnership by the International Road Transport Union (IRU).

Join the TIR Convention to:

- ✓ guarantee payment of customs duties and taxes;
- ✓ streamline and further secure border crossing procedures;
- ✓ undertake customs formalities at origin and destination to minimise controls at each border;
- ✓ expedite international trade and reduce costs;
- ✓ use, free of charge, web-based applications for customs pre-declaration and risk management, allowing real-time traceability of each TIR transport by customs.

TIR Training

A TIR distance learning package, consisting of 14 up-to-date interactive modules available in five languages, has been jointly developed by the WCO and the IRU.



www.iru.org — tir@iru.org — Tel: +41-(0)22-918-2026 — Fax: +41-(0)22-918-2055

*Working together
for a better future*

IRU

since 1948

Les Douanes en réseau international en termes simples et clairs

AFIN DES'ASSURER que les Membres de l'OMD soient bien placés pour faire face aux défis et profiter des opportunités de l'environnement commercial mondial, le Conseil de l'OMD a adopté en 2008 une stratégie sur la douane au 21^{ème} siècle. Ce document comporte dix éléments constitutifs, le premier étant le concept de Douanes en réseau international (DRI).

Pour concrétiser le concept de DRI, l'OMD a créé un Groupe de travail ad hoc, chargé de réaliser «*une analyse exhaustive des possibilités de rationaliser, d'harmoniser et de normaliser l'échange sûr et efficace d'informations entre les Membres de l'OMD*». Cet article expose clairement et simplement la valeur stratégique des DRI ainsi que les questions les plus fréquemment posées à ce sujet.

Valeur stratégique

Avantages pour diverses parties prenantes : Entre 2009 et 2012, les travaux du Groupe de travail ad hoc ont conforté la notion de 'connectivité' et confirmé que la manière la plus efficace de tirer parti des avantages de la coopération douane-douane serait de rationaliser les processus d'échange d'informations, rationalisation dont pourraient également bénéficier d'autres parties prenantes.

Méthode normalisée : Une méthode normalisée, qui utilise des modèles et des schémas génériques, faciliterait et améliorerait ces processus en accélérant la rédaction et la mise en œuvre des accords d'échange d'informations. L'élaboration sous une forme normalisée d'un catalogue d'arrangements documentés, dont chacun pourrait être reproduit avec un minimum d'effort, permettrait en outre d'accélérer le développement des réseaux douaniers et d'en élargir le champ d'application et la portée.

Philosophie : Au plan bilatéral, multilatéral et plurilatéral, les administrations des douanes continuent d'œuvrer à des arrangements et à des accords qui permettent de partager des informations de la manière la plus efficace possible. Ces pratiques sont déjà bien ancrées dans les habitudes de ceux qui travaillent dans le domaine du renseignement et de la lutte contre la fraude. Cependant, il s'avère de plus en plus nécessaire d'apporter des améliorations dans le domaine du partage de données sur les transactions, entre administrations des douanes elles-mêmes et/ou entre douane et entreprises.

Cadre conceptuel : Le concept de DRI, qui se caractérise par une coopération douanière accrue, offre un cadre général aux Membres de l'OMD leur permettant d'appliquer une méthodologie commune, disciplinée et coordonnée dans la conception de modèles d'échange d'information reposant sur les outils et instruments de l'OMD. Ces modèles faciliteront l'inter-connectivité entre les administrations des douanes.

Connectivité accrue : Des normes mondiales, conçues en tirant parti de l'expertise et des ressources des Membres de l'OMD, offriraient un moyen d'aborder les échanges d'informations de manière 'industrialisée' et économique. Cette démarche commune et appliquée à grande échelle pourrait renforcer considérablement la connectivité entre les Membres de

l'OMD grâce à des systèmes automatisés sur le plan technique.

Foire aux questions

• Généralités

En quoi consiste la notion de Douanes en réseau international (DRI) ?

En un moyen pour les autorités douanières d'échanger des informations de manière normalisée.

Quelle est la portée des DRI ?

Le partage d'informations douane-douane uniquement, y compris de données obtenues à partir de sources commerciales.

A quoi ressembleront les arrangements liés aux DRI ?

Comme c'est le cas aujourd'hui, la plupart des arrangements seront de nature bilatérale, c'est-à-dire douane-douane. Certains seront multilatéraux, notamment s'ils impliquent des Unions douanières.

Quels sont les principaux éléments des DRI ?

Comme dans le cas d'autres instruments de l'OMD, les Membres de l'OMD devront appliquer un jeu de protocoles, de normes et de directives.

Que feront les DRI pour une administration douanière ?

Elles réduiront le laps de temps qui s'écoule entre la conclusion d'un arrangement sur l'échange d'informations et sa mise en œuvre. Elles réduiront également les coûts de mise en œuvre et de fonctionnement.

Comment cet objectif sera-t-il atteint ?

En appliquant les DRI, les Membres peuvent 'industrialiser' la mise en place de leurs accords d'échange d'informations, c'est-à-dire accélérer la création de ces accords et les reproduire à faible coût.

Les DRI deviendront-elles la méthode obligatoire à utiliser pour échanger des informations ?

L'emploi des DRI est volontaire. Les Membres de l'OMD peuvent continuer de négocier, de concevoir et de conclure des arrangements ponctuels. Il en va de même si les pays partenaires utilisent les DRI aux fins d'autres arrangements sur l'échange d'informations.

Existe-t-il des conditions préalables à l'emploi des DRI ?

Oui, mais il s'agit de conditions de base. La législation nationale de l'administration doit permettre l'échange d'informations et protéger les informations partagées. La douane doit également être disposée à partager des informations par voie électronique au moyen des normes des DRI.

Pourquoi existe-t-il deux axes, à savoir, l'axe commercial et l'axe lutte contre la fraude ?

Cela reflète ce qui se produit déjà sur le terrain. L'axe commercial concerne les échanges correspondant à des transactions systématiques, alors que l'axe lutte contre la fraude concerne les messages échangés suite à une demande spécifique d'information émanant des autorités douanières.

En quoi consiste l'axe commercial ?

En l'échange systématique d'informations telles que les données à l'exportation qui sont introduites au moyen d'une application de la douane nationale. Cet axe contiendra la plupart des échanges intervenant dans le cadre des DRI.

En quoi consiste l'axe lutte contre la fraude ?

En des échanges d'informations entrepris par une autorité douanière, dans le cadre d'accords/arrangements d'assistance mutuelle ou lorsque l'évaluation des risques liés aux données de l'axe commercial entraîne la nécessité d'obtenir des informations complémentaires.

Les DRI répondront-elles aux défis de l'avenir ?

Le modèle a été construit de manière à pouvoir s'adapter à de nouvelles parties telles que partenaires commerciaux ou d'autres services publics, couvrir des fonctions plus larges et tirer parti de l'évolution de la technologie de l'information (TI).

La conformité avec les autres instruments de l'OMD sera-t-elle assurée ?

Le cas échéant, les méthodes normalisées des DRI seront construites conformément aux instruments existants de l'OMD tels que le Modèle de données, la Convention de Kyoto révisée et le Cadre de normes SAFE.

Quel sera le processus de mise en œuvre ?

Des projets pilotes de 'démonstration de faisabilité' sont envisagés. Les résultats des projets qui apporteront la preuve que

les méthodes normalisées peuvent être aisément reproduites par tout Membre de l'OMD seront mis à disposition par le biais du Secrétariat de l'OMD.

• Blocs utilitaires

En quoi consiste un bloc utilitaire ?

En une partie spécifique du processus opérationnel de la douane, expliquée en termes simples mais complets, compréhensibles par tous. Un bloc utilitaire décrit les objectifs stratégiques pour les décideurs, les processus opérationnels pour le personnel d'encadrement, les questions juridiques pour les juristes, les méthodes fonctionnelles pour les fonctionnaires chargés des opérations et les spécifications techniques pour le personnel chargé de la TI.

Comment un bloc utilitaire est-il assemblé ?

Il est construit et examiné par des experts au moyen d'un modèle de conception normalisé. Il est axé sur les besoins d'une partie précise du processus opérationnel de la douane, y compris les éléments de données pertinents, par exemple opérateurs économiques agréés, fraude commerciale, transit, etc.

Pourquoi décomposer les processus opérationnels de la douane en blocs utilitaires individuels ?

Cela permet aux autorités douanières d'être sélectives quant aux processus opérationnels et aux informations connexes qu'elles choisissent de partager avec leurs partenaires, et de conclure plus rapidement ces arrangements de mise en réseau.

Les mêmes blocs utilitaires doivent-ils être utilisés de la même manière avec tous les partenaires ?

Le choix des blocs utilitaires appartient aux parties aux accords. Pour bénéficier des DRI, chaque bloc doit être appliqué de la même manière par tous les partenaires. Mais chaque bloc présente une certaine souplesse, par exemple la liste des éléments de données à échanger.

Quel est le principal attrait d'un bloc utilitaire normalisé ?

Une fois testé et déposé auprès du Secrétariat de l'OMD, tout Membre de l'OMD peut y accéder et le réutiliser sans devoir effectuer beaucoup de travail supplémentaire.

Tous les blocs utilitaires peuvent-ils être utilisés en une seule fois ?

Oui, mais ne partez pas du principe que tous vos partenaires sont eux aussi en mesure de franchir en une seule fois une étape décisive vers des échanges de données complets dans tous les domaines d'activités de la douane. La création de la bibliothèque de blocs utilitaires de l'OMD prendra également du temps.

• Technologie de l'information

Une infrastructure de TI sophistiquée est-elle nécessaire ?

Vous aurez besoin au minimum d'un système douanier informatisé capable de traiter les informations à échanger. Vous devez disposer d'un accès à Internet.

Le système de TI doit-il être modifié ?

Vous pouvez continuer à utiliser les systèmes existants, mais ils doivent être capables d'envoyer et de recevoir des informations par voie électronique.

Les DRI nécessitent-elles l'emploi de la Référence unique de l'envoi (RUE) ?

L'emploi de la RUE n'est pas obligatoire. Toutefois, le bloc utilitaire doit comporter un identifiant pour les transactions de manière à ce que l'expéditeur et le destinataire puissent suivre les échanges individuels. Le fait que les DRI reconnaissent la diversité des identifiants nationaux et s'y adaptent constituent la solution. Il en va de même pour la nécessité de disposer d'un identifiant pour l'opérateur commercial.

• Questions de nature juridique

Qu'en est-il de la sécurité et de la confidentialité des données ?

Ces aspects sont traités dans le libellé des accords. De manière générale, une législation garantissant des niveaux équivalents de sécurité et de protection des données doit exister dans les pays des deux parties et ces dernières doivent la respecter.

Les accords existants doivent-ils être modifiés ?

Oui, pour assurer la conformité aux DRI. Mais les modifications nécessaires seront peu importantes puisque le texte des DRI reflète dans une large mesure les textes types existant de l'OMD.

Le texte des DRI est-il contraignant sur le plan juridique pour les parties qui décident d'adopter les DRI ?

Le texte est contraignant mais il est suffisamment souple tant pour les parties qui

souhaitent conclure des accords juridiques que pour celles qui préfèrent conclure des Protocoles d'accord.

• Coûts et avantages

Sera-t-il moins onéreux et plus simple de créer un seul système que toutes les parties peuvent utiliser ?

Ce sera moins onéreux à l'échelon mondial, mais pas nécessairement plus simple. Le coût ne représente qu'un facteur. Les obstacles à cette solution à ce stade sont notamment les questions de nature juridique, les préoccupations liées à la sécurité et à la protection des données, le manque général de confiance, la nécessité qu'une organisation soit responsable du système, la complexité de la mise en place et du financement d'un tel système, et l'absence d'investissements initiaux.

Y aura-t-il des gagnants et des perdants ?

Aucun perdant, mais les parties des niveaux inférieur et supérieur de la matrice du commerce mondial sont celles qui en tireront les avantages les plus importants. Les avantages pour le niveau intermédiaire seront moins spectaculaires.

En quoi consiste la matrice du commerce mondial ?

C'est une carte des flux commerciaux entre 150 pays et Unions douanières. Aux fins des DRI, ils ont été répartis en trois niveaux : supérieur, intermédiaire et inférieur.

Le niveau intermédiaire de la matrice du commerce mondial peut-il améliorer son potentiel d'avantages ?

Oui. Si son modèle opérationnel le justifie, il peut conclure un nombre d'accords d'échange d'informations supérieur à la norme correspondant à son niveau, ou bien se joindre à d'autres pays partageant les mêmes idées pour constituer des centres d'activité et tirer ainsi parti d'économies d'échelle.

Pourquoi utiliser la matrice du commerce mondial aux fins des DRI ?

Pour créer un modèle de simulation aux fins de l'analyse de rentabilité, partant du principe qu'il existera une corrélation entre le volume d'échanges entre les pays et leur argumentaire pour justifier les accords d'échange d'informations.

En savoir +

communication@wcoomd.org

Le partenariat GS1-OMD : pour des normes adaptées à la chaîne logistique mondiale



DEPUIS 30 ANS, GS1 s'attache à définir et à mettre en œuvre des normes mondiales pour la chaîne logistique. Utilisées aujourd'hui par des millions d'entreprises dans des dizaines de secteurs, comme le commerce de détail, la santé, les transports et la logistique, l'aéronautique, la défense, la chimie et les hautes technologies, ces normes constituent un cadre permettant aux produits et services et aux informations y afférentes de circuler de manière efficace et sécurisée, au profit des entreprises et pour améliorer la vie quotidienne des personnes, partout dans le monde.

En 2007, l'OMD et GS1 ont signé un protocole d'accord qui non seulement met en exergue le vaste éventail d'intérêts économiques communs aux deux organisations mais qui établit, en outre, le cadre de leur coopération. Les numéros d'identification qu'offre notamment GS1 permettent à l'OMD de disposer de normes mondiales pour la gestion des marchandises et pour une plus grande harmonisation des données. Ces normes viennent étayer les efforts de l'OMD pour sécuriser la chaîne logistique, protéger la société, faciliter le commerce international et améliorer l'efficacité et la prévisibilité des procédures douanières aux frontières.

A ce jour, la coopération entre GS1 et l'OMD montre que bon nombre de défis rencontrés par les administrations douanières peuvent

être relevés à travers l'adoption des standards GS1 adéquats. Un certain nombre d'initiatives conjointes qui ont été menées en attestent, du reste, et plusieurs autres sont à l'étude.

Les normes GS1 dans le contexte d'un commerce sûr et efficace

La valeur ajoutée des normes GS1 consiste à rendre possible une identification unique et dépourvue de toute ambiguïté, débouchant sur une réduction des coûts et sur une sécurité accrue, avantages cruciaux tant pour la douane que pour les entreprises dans un monde où la prudence financière, les restrictions budgétaires, la prise de conscience sécuritaire et l'acheminement rapide et sans entrave des marchandises sont à l'ordre du jour.

Les normes GS1 comprennent toute une série de clés d'identification – systèmes spécifiques de numérotation – utilisées par des dizaines de milliers de fabricants, producteurs, détaillants, sociétés logistiques et autres entreprises dans le monde entier.

Ces clés contribuent à identifier clairement des objets (Global Trade Item Number / Code article international – GTIN), des lieux (Global Location Number / Code lieu-fonction – GLN), des unités logistiques (Serial Shipping Container Code / Numéro séquentiel d'unité d'expédition – SSCC), des regroupements d'unités logistiques (Global

Shipment Identification Number / Numéro d'identification globale de l'expédition – GSIN), etc. Le préfixe de société GS1 attribué à une entreprise utilisatrice permet à l'utilisateur de créer toute clé d'identification GS1 qui s'avérerait nécessaire.

Les clés d'identification GS1 sont attribuées aux unités de transport en amont de la chaîne logistique, généralement juste après la fabrication ou pendant l'emballage. Dès lors, ces clés peuvent servir de « carte d'identité » d'un envoi, identifiant une unité de transport pendant toute sa durée de vie.

Les informations que renferment ces clés peuvent être encodées dans un format code-barres ou en utilisant un code électronique de produit (EPC), code d'identification unique stocké sur une étiquette d'identification par radiofréquence (ou étiquette RFID) et étant considéré généralement comme la prochaine génération de code-barres.

L'EPC Information Services (EPCIS) – une des normes d'interface de GS1 – permet aux partenaires commerciaux de partager des informations en temps réel sur des événements physiques intervenus dans la chaîne logistique. Les données EPCIS se rapportent à une série d'événements, comportant chacun quatre éléments d'information : l'objet identifié (le « quoi »), l'emplacement de l'objet (le « où »), la date et l'heure de l'événement (le « quand ») et le contexte commercial et statut de l'objet (ou le « pourquoi »).

Les initiatives de GS1 en rapport avec la douane et les opérations transfrontalières

L'initiative GS1, douane et entreprises : fournir les données clés requises tout au long de la chaîne logistique internationale

A la fin des années 1990, l'OMD a mis au point le concept de la Référence unique de l'envoi (RUE). Il s'agissait en l'occurrence d'attribuer un numéro d'identification traçable à un mouvement international de marchandises, à la fois pour assurer le suivi du mouvement dans son intégralité et pour contrôler le mouvement a posteriori. Telle une agrafe électronique conçue pour le com-

- Les normes GS1 sont totalement indépendantes du système porteur et fonctionnent à la fois avec des codes-barres et des étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID).
- Les normes GS1 permettent de créer, en toute simplicité et sans autre forme de délai, un véritable « guichet unique » utilisant des données normalisées ; plusieurs parties peuvent facilement accéder à un ensemble de données sans rencontrer de difficultés.
- Les normes GS1 utilisées d'un bout à l'autre du transit d'un élément logistique contribuent à la protection des frontières en permettant un accès facile et rapide à toutes les données concernant un envoi, via une seule et unique référence.
- Les normes GS1 peuvent contribuer à une forte réduction des coûts en simplifiant les procédures internes, en éliminant les doublons dans les données présentées et en diminuant considérablement les saisies manuelles de données, et par conséquent, les recours à la main d'œuvre et le risque d'erreurs humaines.

merce en ligne, la RUE relie des informations, c'est-à-dire tous les éléments de données relatifs à une transaction commerciale, de la commande initiale et de l'envoi des marchandises par un fournisseur jusqu'à leur livraison finale à l'importateur, en passant par l'acheminement des marchandises et leur arrivée à la frontière.

Durant plusieurs années, les représentants des administrations des douanes et des secteurs industriels ont procédé à des échanges de vues concernant la RUE afin de pouvoir faire remonter les informations relatives à un envoi jusqu'au bon de commande. De 2005 à 2006, un projet pilote a permis de mettre à l'essai le numéro d'identification standard SSCC élaboré par GS1 en tant qu'identifiant unique des vins et spiritueux dans la chaîne logistique entre l'Australie et le Royaume-Uni. Il a permis de démontrer que la clé SSCC pouvait être utilisée à des fins douanières en tant que RUE pour assurer le suivi et le repérage des marchandises et réaliser un contrôle a posteriori. Il s'agissait de la première initiative menée conjointement par GS1, les douanes et le secteur privé portant sur les questions relatives à la sécurité de la chaîne logistique et à la facilitation des échanges.

Le Comité de l'information sur les produits (Etats-Unis) : utiliser les données du commerce électronique pour gérer l'admission des produits aux frontières internationales

Les inspecteurs des douanes du monde entier sont confrontés à une hausse du volume des importations et à des restrictions budgétaires. Il est fort probable qu'à l'avenir leurs efforts n'aboutiront que s'ils trouvent de nouvelles stratégies pour gérer le processus des admissions. Dans cette optique, l'International Trade Data System (Système de données du commerce international – ITDS) des Etats-Unis a créé le Comité de l'information sur les produits (PIC) en vue d'étudier les moyens permettant d'utiliser les informations complémentaires disponibles sur un produit de nature à améliorer l'efficacité et la rentabilité du processus d'admission aux frontières internationales.

En 2011, le PIC a mené trois études pilotes, portant chacune sur une catégorie de produits spécifique, afin de

valider l'argumentaire prônant le recours aux informations liées au commerce électronique afin d'améliorer la visibilité sur les produits. Les résultats ont démontré les avantages évidents du recours à une identification mondiale des produits, à des codes de classement mondiaux et à des catalogues de produits du commerce électronique reposant sur des normes par branche d'activités aux Etats-Unis. Ces avantages sont notamment financiers : tant les autorités publiques que le secteur privé ont réalisé des économies significatives. L'une des études pilotes a notamment montré que le recours au code GTIN de GS1 serait susceptible de réduire le volume des jouets de grande consommation soumis à une vérification par la Commission de sécurité des produits de consommation de 75 % ou plus – un avantage indéniable pour une autorité publique aux ressources limitées.

Programme d'exemption des escortes douanières concernant les conteneurs en transit : assouplir le passage des marchandises en douane

Dans le cadre du Programme d'exemption des escortes douanières concernant les conteneurs en transit, l'administration des douanes du Taipei chinois a recours depuis quatre ans à la solution EPC RFID de GS1 au port de Kaohsiung en lieu et place des escortes douanières. Le Programme comporte divers avantages, y compris une réduction significative de pratiques à forte intensité de main d'œuvre, une amélioration de l'efficacité d'ensemble de la douane, une réduction incontestable des effectifs affectés et des coûts y afférents et une démarche plus rigoureuse pour lutter contre la contrebande et empêcher les pertes de chargement.

L'initiative de l'APEC en matière de visibilité de la chaîne logistique : réduire le coût des chaînes logistiques de 10 % à l'horizon 2015

Un certain nombre d'organisations membres de GS1 dans la zone de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont travaillé de concert avec leurs autorités frontalières pour étudier et expliquer en quoi les normes d'identification et de commerce électronique de GS1 sont susceptibles d'améliorer la visibilité de la chaîne logistique afin d'améliorer les activités commerciales, ainsi que les

inspections de sécurité transfrontalières des autorités publiques.

Une initiative phare a été notamment mise en place au Japon, où les initiatives visant à rendre l'intégralité du processus de la chaîne logistique visible en utilisant des technologies électroniques d'identification, telles que l'identification par radiofréquence (RFID), ont pris de l'ampleur au cours des dernières années. GS1 Japon travaille avec le Ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie à la réalisation d'une étude de l'APEC sur la visibilité de la chaîne logistique du transport et de la logistique dont l'un des principaux sujets d'étude est la norme EPCIS de GS1, cette dernière étant considérée comme un outil efficace en matière de visibilité de la chaîne logistique. Le Comité d'étude envisage également d'adopter l'EPCIS dans le cadre d'un système d'information portuaire actuellement en cours de développement.

Le projet CASSANDRA de la CE : assurer le contrôle et la sécurité de la chaîne logistique dans son intégralité

Dans le cadre du 7^{ème} Programme-cadre de la Commission européenne pour la sécurité, un projet relatif à l'évaluation et l'analyse communes des risques dans la chaîne logistique internationale (CASSANDRA) a été lancé. Il s'intéresse à la visibilité de la chaîne logistique, plus particulièrement au trafic international du fret conteneurisé. Son objectif stratégique principal est d'améliorer les pratiques des opérateurs commerciaux et les inspections des autorités publiques aux frontières.

Cette nouvelle démarche d'évaluation des risques, qui présuppose l'alignement des méthodologies utilisées en matière de risque par le secteur privé et les autorités publiques, va rendre possible une réutilisation par la douane du flux de données émanant du secteur privé ou des processus mis en place par ce dernier (démarche dite du « piggy-backing »), ce qui rendra l'évaluation des risques par la douane plus efficace. Il s'agit d'aider la douane à évaluer les processus et procédures des entreprises et à identifier les chaînes logistiques sécurisées. La douane pourra alors utiliser

les données pour évaluer les risques sans avoir à ouvrir chaque conteneur et, grâce au partage de données, améliorer les procédures d'analyse des risques.

GS1 participe au projet CASSANDRA afin de faire connaître les normes existantes en matière de visibilité du chargement des conteneurs. GS1 Hong Kong va notamment gérer quelques-uns des « laboratoires vivants » du projet qui permettent de mettre à l'essai les innovations en conditions réelles.

Conclusion

GS1 encourage les administrations des douanes à se mettre en rapport avec les organisations membres de GS1 à l'échelon national afin de déterminer comment elles peuvent commencer à utiliser les normes GS1 afin de rendre leurs opérations plus sûres et plus efficaces.

Pour de plus amples informations, les administrations des douanes intéressées sont invitées à consulter les liens ci-dessous (en anglais uniquement) :

- Etudes de cas complémentaires
www.gs1.org/transportlogistics
- Comment les administrations des douanes mettent en œuvre les standards GS1
http://www.gs1.org/docs/transportlogistics/GS1_Standards_Transport_Logistics_2011.pdf
- Organisations membres de GS1
<http://www.gs1.org/contact>

En savoir +

www.gs1.org



Gestion des risques douaniers : des solutions pour une planète plus intelligente

par Ziv Baida et Norbert Kouwenhoven



Ziv Baida (à gauche) est le « Global Subject Matter Expert » pour les institutions douanières chez IBM. Norbert Kouwenhoven (à droite) est le « Solutions Leader » pour les solutions concernant la gestion des douanes, des frontières et des recettes de l'Etat.

CET ARTICLE INVITE les administrations des douanes à adopter ce que nous appelons « une stratégie pour une planète plus intelligente » dans le domaine de la gestion des risques douaniers. Les solutions pour une planète plus intelligente se basent sur le fait que le monde est de plus en plus :

- **équipé** : un plus grand nombre de données sont désormais disponibles grâce aux nouveaux vecteurs de capture, incluant maintenant les données générées par les étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID), par le déplacement des navires, par les dispositifs de suivi électronique fixés sur les conteneurs, par les systèmes informatiques internes des opérateurs commerciaux.
- **interconnecté** : les données sont partagées entre les administrations des douanes, entre les entités couvrant des domaines fonctionnels différents au sein d'une même structure, entre les intervenants d'une même chaîne logistique - et les fonctionnaires des douanes peuvent avoir accès aux données indépendamment de leur emplacement.
- **intelligent** : nous disposons de systèmes capables d'analyser ces montagnes de données et de dégager une connaissance

permettant de prendre des décisions et des actions utiles par rapport à des événements qui passaient inaperçus par le passé.

Gestion intégrée du risque

Une enquête, réalisée parmi les cadres des douanes et de l'immigration à l'occasion du « Customs, Immigration and Border Management Executive Forum 2011 » organisé par IBM, a conclu que la toute première priorité des administrations des douanes concernait les domaines du ciblage et de la sélection, deux domaines qui permettraient d'améliorer sensiblement leur performance et efficacité.

Lorsque des marchandises sont expédiées par un exportateur d'un pays A vers un importateur d'un pays B, elles passent par un certain nombre de « événements » et sont soumises à divers « processus douaniers ». Parmi ces événements et processus, figurent la déclaration d'exportation, la sortie physique du pays ou de la zone économique d'exportation, l'entrée potentielle dans les pays de transit, le stockage et le départ de ces pays, l'arrivée physique dans le pays ou la zone économique d'importation et, pour finir, la déclaration d'importation.

En général, les risques douaniers sont évalués à chacune des étapes susmentionnées, de telle sorte qu'à chaque étape, seules les informations associées à cette phase spécifique sont disponibles, ce qui rend difficile la détection des risques au-delà des limites d'un simple événement ou processus douanier. La gestion intégrée du risque est une nouvelle méthode de gestion des risques douaniers, elle relie en effet les différents événements, processus et transactions. Certaines technologies s'attachent précisément à remédier aux difficultés en matière de détection des risques en corrélant des événements de types différents se produisant sur des systèmes disparates. Il peut s'agir d'événements prévus ou imprévus, dont l'existence ou l'absence est significative, d'une décision découlant d'événements réels, ou encore d'une réponse non structurée découlant d'un événement ou

d'un enchaînement d'événements et où la rapidité de réaction est cruciale. Un processus est dit analytique lorsqu'il exploite des données et les informations qui s'y rapportent en appliquant des disciplines analytiques - par exemple, les analyses de statistique, contextuelle, quantitative, prédictive, cognitive et autres modèles - afin de guider la planification, la prise de décisions, l'exécution, la gestion, la mesure et l'apprentissage à partir de faits. Le processus analytique et le traitement d'événements complexes reposent sur la disponibilité d'une plate-forme de gestion des informations performante et efficace.

Une mise en œuvre réussie

IBM a mis en œuvre une large gamme de solutions analytiques afin de détecter la fraude dans pratiquement chaque industrie, que la fraude concerne les déclarations en douane, les cartes de crédit, les transferts d'argent, la sécurité sociale et les services de santé. Ces solutions visent à améliorer le recouvrement des recettes, à permettre une allocation des ressources intelligente et dynamique se concentrant sur des points névralgiques, et à éclairer toute une gamme de prises de décisions stratégiques, tactiques et opérationnelles dans un monde saturé d'informations. Par exemple, la mise en œuvre par IBM d'une technologie de traitement des événements complexes pour un service des douanes a permis à cette administration de découvrir une fraude plus complexe. Le processus d'analyse prédictive d'IBM a aidé l'Administration fiscale danoise (SKAT) à évaluer le comportement des débiteurs et à ajuster les méthodes de recouvrement, ce qui a entraîné une diminution de la charge de travail pour les services en charge du recouvrement. Il a également aidé le service de police de Memphis à réduire le pourcentage de crimes graves de 27 %.

L'utilisation de ces moyens d'analyse à partir d'une infrastructure de l'information solide (partage et gestion des données) améliorera d'une part les activités d'évaluation du risque et de lutte contre la fraude des services de l'Etat, et, d'autre part, les performances et la rentabilité des

opérateurs. Cela aura pour effet de limiter les risques, d'améliorer l'utilisation des ressources douanières dédiées à l'inspection et de réduire les contraintes administratives pesant sur les opérateurs commerciaux.

Sécurisation des voies commerciales et partage d'informations

Tout en reconnaissant que mettre en œuvre une gestion intégrée du risque, fondée sur une approche analytique, au sein d'une seule administration des douanes représente en soi-même déjà un défi considérable, nous croyons fermement que la future génération de processus innovants de gestion des risques douaniers devra reposer sur une plus forte collaboration internationale et un plus grand partage d'informations entre les douanes et les acteurs du secteur privé.

Le projet Cassandra de l'Union Européenne, dans lequel IBM collabore avec le HM Revenue and Customs du Royaume-Uni, la Douane néerlandaise, GS1 et 22 transitaires, autorités portuaires, universités et autres organisations, est un incubateur pour la prochaine génération de solutions de gestion intégrée du risque. Le projet Cassandra s'inscrit dans la continuité du projet ITAIDE (Information Technology for Adoption and Intelligent Design for e-Government – Technologie de l'information pour l'adoption et la conception intelligente de services d'administration en ligne). Dans le cadre de ce premier projet, IBM avait, conjointement avec la Douane néerlandaise, mis en œuvre la solution STL (Secure Trade Lane – Voie commerciale sécurisée) avec pour objectif d'améliorer la visibilité de la chaîne logistique et les contrôles de conformité, un dispositif garantissant l'intégrité des conteneurs via un système d'alertes. Si le projet Cassandra ne prévoit pas nécessairement l'utilisation de scellés intelligents sur les conteneurs, les deux projets encouragent et reposent sur le partage des données relatives à la chaîne logistique par des sociétés légitimes aux yeux de l'administration - essentiellement les douanes.

STL entre parfaitement dans le cadre de la vision d'IBM d'une planète plus intelligente. Elle tient compte du fait que le monde est en train de s'équiper : elle prévoit des dispositifs de suivi des mouvements des conteneurs et des alertes de sécurité. Elle crée un environnement interconnecté : elle permet un partage, entre les entreprises et les agences gou-

vernementales, des informations relatives à la chaîne logistique à travers la normalisation des données et une architecture orientée services. Elle est intelligente : elle permet aux douanes de prendre des mesures en cas de violation de l'intégrité de la chaîne logistique. Différentes formes de STL existent, établissant différents niveaux de partage d'informations entre acteurs de la chaîne, de l'exportateur à l'importateur et différents niveaux de complexité technologique, tels que l'utilisation de scellés intelligents pour les dispositifs de sécurité des conteneurs, de dispositifs de suivi et traçage et d'autres capteurs.

Avantages des solutions destinées à la gestion des risques douaniers

Le traitement des événements complexes et le processus analytique, lorsqu'ils sont appliqués au sommet de la plate-forme d'informations (reposant sur le partage de données dans les voies commerciales sécurisées, mais aussi sans ce partage), peuvent entraîner une révolution en matière de gestion du risque ou de ciblage. Pour la douane, les principaux avantages s'énoncent en termes de fraude réduite, de sécurité améliorée et d'efficacité renforcée. Le fait que ces solutions permettent aux douanes de distinguer les opérateurs et chargements légitimes de ceux qui sont frauduleux est également important. Elles peuvent ainsi développer de nouvelles relations avec les prestataires de services logistiques et les opérateurs commerciaux, relations fondées sur un esprit d'ouverture et favorisant plus concrètement le partage d'informations, la collaboration et, enfin, les contrôles a posteriori. Les prestataires de services logistiques et opérateurs économiques agréés en tireront des avantages financiers et bénéficieront de simplifications majeures dans les procédures commerciales.

La technologie seule ne suffit pas

Le rapport « The Power of Analytics for Public Sector » d'IBM contribue à jeter les bases d'une capacité analytique de pointe au sein des douanes et des autres organismes



de gestion des frontières. L'expérience d'IBM dans la mise en œuvre de ces solutions a démontré que les organisations performantes utilisant des processus analytiques avaient : (1) développé une gestion des informations, (2) amélioré leurs compétences d'analyse, et (3) adopté une culture axée sur les données. Il conviendrait dès lors d'accompagner l'introduction de ces nouvelles technologies par un programme de gestion du changement.

Conclusion

Le volet douanier de la stratégie globale développée dans le cadre de la vision d'IBM « pour une planète plus intelligente » vise à améliorer la performance et l'efficacité des opérations douanières et à assurer à la fois un contrôle et une facilitation des échanges. Des projets ont démontré les bénéfices considérables en matière d'évaluation du risque apportés par l'utilisation de processus analytiques et des technologies de traitement des événements complexes. Cet article contient certains exemples choisis.

Alors que la promesse d'une gestion intégrée du risque est immense, une préoccupation légitime concerne le niveau de ressources requises. Cette question n'a pas de réponse unique étant donné que le degré de sophistication requis devra être personnalisé selon chaque administration. Dans notre document « Customs 2015: The Smarter Planet Strategy for Customs Administration », nous démontrons que des bénéfices considérables peuvent être obtenus rapidement en mettant en place des solutions commerciales standard de petite taille et ciblées. Les administrations des douanes intéressées sont invitées à visiter les liens suivants pour en savoir plus sur les solutions IBM pour une planète plus intelligente :

- <http://public.dhe.ibm.com/common/ssi/ecm/en/gvw03042usen/GVW03042U-SEN.PDF>
- www.ibm.com/smarterplanet

En savoir +

ziv.baida@nl.ibm.com

norbert.kouwenhoven@nl.ibm.com



Des décennies de collaboration fructueuse avec les autorités douanières

SGS A COMMENCÉ à proposer ses services à des gouvernements en 1965. Ces programmes étaient destinés à combattre la surfacturation des marchandises afin d'empêcher la fuite des capitaux et le transfert illicite de bénéfices. Au milieu des années 80, les gouvernements ont réalisé que SGS pouvait également les aider dans la prévention de la sous-évaluation des marchandises qui avait un impact direct sur les recettes douanières.

Après environ 15 ans de Pré-Vérification des Importations (PVI) à des fins douanières, SGS a compris que ses services devaient évoluer pour différentes raisons. Il s'agissait notamment de s'adapter aux nouvelles aptitudes et aux capacités croissantes des fonctionnaires, à l'introduction des nouvelles technologies, à l'augmentation des volumes

commerciaux et au changement de structure des échanges commerciaux, qui justifiaient l'adoption d'une approche basée sur le risque.

Les activités traditionnelles de SGS ont ainsi évolué et l'entreprise a développé de nouvelles solutions, notamment dans le domaine de la valeur en douane, de la gestion du risque, des services de scanner et du développement d'un environnement de guichet unique. La démarche de l'entreprise a également changé dès lors qu'elle a pris en compte le fait qu'elle devait souvent travailler en partenariat avec une administration douanière qui n'avait pas nécessairement choisi son fournisseur de services, ce dernier ayant été imposé par le gouvernement.

Pionnière dans l'industrie, SGS a réussi à transformer ses activités et s'est efforcée

de construire de bonnes relations avec les administrations douanières et l'Organisation mondiale des douanes. Les services proposés par SGS sont complémentaires aux activités douanières et peuvent être extrêmement profitables à une administration qui aurait besoin de compétences techniques qui ne relèvent pas du domaine douanier ou d'une assistance en attendant qu'elle renforce ses capacités en interne.

Cet article donne un aperçu de quelques projets réalisés avec succès par certaines administrations douanières et la SGS.

Programme de modernisation des Douanes de Madagascar

Le Gouvernement de Madagascar a mandaté SGS afin de mettre en place de nouvelles solutions en vue de la transition du pays vers

un système de guichet unique. Le contrat, initialement limité à 5 ans et sans extension possible, a successivement introduit, puis supprimé de manière progressive, un programme de PVI pendant cette période. Il comportait un volet formation et renforcement des capacités, tout en mettant en avant une démarche de partenariat. Pendant cette période, l'OMD a désigné un expert, dans le cadre d'un accord avec la Banque Mondiale, pour travailler directement avec le Directeur général des douanes pour introduire les réformes nécessaires.

Les responsables douaniers, l'expert de l'OMD et les représentants de SGS ont travaillé en étroite collaboration sur le programme et ont réussi notamment à :

- mettre en place le programme PVI dans le temps imparti ;
- introduire des changements significatifs au sein de l'administration douanière ;
- initier le contrôle des conteneurs par scanner – évoluant progressivement de l'inspection sur le lieu d'origine à une inspection à destination basée sur le risque ;
- redéfinir des processus ;
- personnaliser le système ASYCUDA ;
- intégrer les recommandations issues du Cadre de normes SAFE de l'OMD ;
- préparer le développement du programme complet de surveillance des importations autour du projet de guichet unique.

Suite à cette première phase, Madagascar a lancé avec succès un projet de guichet unique sur sept ans qui comprenait initialement le déploiement d'équipements de scanner dans trois ports et à l'aéroport international d'Ivato, la gestion d'un scanner qui avait été offert par le gouvernement de la Chine à Madagascar, et l'introduction d'un cinquième scanner. Tant la Banque Mondiale que l'OMD ont reconnu le succès de leurs efforts pour aider Madagascar dans sa réforme et dans son initiative de modernisation.

SGS a accompagné le développement du système de guichet unique par la mise en place d'une déclaration anticipée des importations avec le Bordereau de Suivi des Cargaisons, qui, une fois émis par l'exportateur dès le départ des marchandises, est soumis à une analyse de risque. Toute transaction peut également faire l'objet d'une vérification valeur sur demande de la douane. La solution mise au point par SGS en matière de valeur en douane permet de détecter

un risque sur la valeur, de déterminer si le prix déclaré se situe dans une fourchette acceptable (par rapport aux transactions précédentes ou aux études de marché), et, si nécessaire, de conduire des enquêtes, y compris a posteriori dans le pays d'exportation, afin de fournir aux douanes des informations, documents et preuves concernant toute éventuelle fraude.

Projet de Guichet Unique au Ghana

SGS a été la première compagnie à lancer l'idée de la mise en place de solutions de facilitation du commerce dans un contexte de Partenariat Public Privé (PPP). Le premier de ces programmes a été réalisé en 2003 lorsque SGS a lancé, avec succès, le Ghana Community Network (GCNet). Cette opération a ensuite été reproduite à Madagascar et au Mozambique, en se basant sur le même modèle. La création d'un PPP est aujourd'hui reconnue de manière unanime comme le moyen le plus efficace de mettre en œuvre une solution de guichet unique. Le gouvernement fournit la feuille de route et soutient le projet, tandis que le secteur privé assure la réalisation et l'exploitation du système dans l'optique du long terme.

L'établissement d'une société mixte est un facteur-clé de succès. Au-delà de la technologie, une telle démarche permet d'instaurer un canal de communication entre les Douanes et les parties prenantes impliquées dans la chaîne logistique. La solution adoptée est dès lors plus équilibrée, facilitant le commerce tout en assurant la conformité avec les réglementations commerciales. Aujourd'hui, avec un besoin toujours croissant d'échanger des données par voie électronique, et plus particulièrement au niveau international, la démarche de SGS résonne avec le thème 2012 de l'OMD, à savoir la connectivité, et avec son slogan « les frontières séparent, les Douanes rapprochent ».

Services scanners dans le monde

Dans le cadre d'un PPP, les Douanes malgaches ont inauguré leur cinquième scanner de conteneurs à rayons X en février 2012 au Port de Toamasina. Sous la gestion de GasyNet, le port a maintenant une capacité d'inspection de plus de 100 conteneurs par heure. L'équipement est financé par une taxe payée à GasyNet par les importateurs et exportateurs. La douane est en charge de l'analyse des images radioscopiques. SGS fournit une assistance technique pour la création de ces images, la maintenance du système, l'introduction

des données et l'application des mesures de protection contre les radiations.

SGS fournit également des services scanners en Afrique, Asie, Europe et Amérique du Sud, que ce soit par le biais d'un programme basé sur un modèle CET (Construction-Exploitation-Transfert), à travers une concession ou encore via un contrat d'exploitation et de maintenance.

En Asie, les Douanes bangladaises ont décidé d'équiper le port principal de Chittagong avec la dernière génération d'équipement de scanner. Elles ont également décidé de soustraire (24h/24 – 365 jours par an) l'exploitation et la maintenance de l'équipement à SGS. Elles restent en charge de l'analyse des images scannées, pendant que SGS gère la maintenance, le stock des consommables, l'entrée des données, les contrôles de sécurité radiologique et la gestion du trafic. Ces éléments ont été confiés à SGS car ils font appel à des compétences techniques qui sont en dehors du champ d'activité de l'administration douanière.

Formation sur l'analyse d'images

Afin de faciliter les inspections, SGS a mis à profit son expérience pour créer et développer une formation sur l'analyse d'images à rayons X des conteneurs et bagages. La formation est axée sur certains aspects critiques tels que la reconnaissance d'objets, notamment ceux posant une menace tels que les armes, les explosifs et autres articles interdits.

SGS a ainsi formé de nombreuses administrations douanières, dont, plus récemment, celles d'Albanie, de Jordanie, du Kosovo et du Monténégro, administrations pour lesquelles une formation dans le domaine de la lutte contre la prolifération du commerce des armes a été organisée. Financée par le « US State Department's Export Border Control Programme », la formation visait à renforcer les compétences et techniques des fonctionnaires en matière d'analyse d'image. Autre exemple, au Bangladesh, SGS s'est chargé de former l'officier bangladais qui devait devenir lui-même formateur au sein du Centre de formation régional pour l'analyse d'image. Cette personne forme à présent à l'analyse d'image tous les nouveaux agents affectés aux opérations de contrôle par scanners.

En savoir +
governments@sgs.com



Agence des services frontaliers du Canada

Mission

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) œuvre pour assurer la sécurité et la prospérité du pays en gérant l'accès des personnes et des marchandises qui entrent au Canada ou qui en sortent.

Vision

Une agence de services intégrés aux frontières, reconnue pour l'excellence de ses services visant à assurer la sécurité du Canada et sa prospérité.

Activités

L'ASFC est une organisation unique. C'est le visage du Canada à la frontière pour les visiteurs qui arrivent et les résidents qui rentrent, mais c'est aussi un service professionnel de lutte contre la fraude, chargé d'interdire et de prévenir l'entrée de personnes et de marchandises non autorisées. Pour concilier ces deux rôles, l'Agence a dû prendre le ferme engagement de fournir un service d'excellence reposant sur ses propres valeurs de respect, d'éthique et de professionnalisme. Depuis sa création en 2003, l'ASFC n'a cessé de s'acquitter de cette double mission, à savoir : gérer l'accès à la frontière d'un grand nombre de personnes et de marchandises tout en veillant à l'éthique frontalière et en protégeant le Canada contre des menaces mettant en péril sa sécurité et sa prospérité.

Excellence du service

Premier point de contact pour entrer au Canada, l'ASFC s'engage à fournir le meilleur service possible à l'ensemble de ses clients : citoyens canadiens, résidents permanents, nouveaux immigrants, visiteurs, entreprises, tout en veillant à la sûreté et à la sécurité du pays, autrement dit un service de qualité qui soit équitable, précis, accessible, efficace et fourni en temps utile.

Pour y parvenir, l'Agence a mis au point des normes de service sur tous les aspects, depuis les temps d'attente à la frontière jusqu'aux programmes de mainlevée pour le secteur commercial. Tous les fonctionnaires en poste aux frontières sont formés pour fournir un service d'excellence sur le terrain. Dans le cadre de son engagement permanent à faire participer les différentes parties concernées, l'ASFC consulte régulièrement les entreprises au sein de différentes instances favorisant une collaboration mutuellement avantageuse sur des aspects frontaliers, au profit de l'économie et des entreprises canadiennes.

Coopération internationale

Le Canada est Membre de l'OMD depuis 1971. L'ASFC est depuis longtemps Membre de la Commission de politique générale de l'OMD et a été Vice-Présidente pour la Région Amériques et Caraïbes de l'OMD de 2006 à 2008. Elle représente également le Canada dans d'autres organisations et instances internationales, notamment auprès du Sous-Comité sur les procédures douanières de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC) et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'ASFC s'engage également au niveau bilatéral avec d'autres Membres de l'OMD signataires de conventions et d'accords internationaux et par sa participation à des réunions et conférences.

Renforcement des capacités

L'ASFC soutient avec ferveur les activités de l'OMD en matière de renforcement des capacités. L'Agence préside actuellement le Comité de renforcement des capacités de l'OMD et s'est engagée activement à fournir une assistance sur le plan technique et sur le plan du renforcement des capacités à d'autres administrations douanières. Ces



dernières années, l'ASFC a mené à bien des projets de renforcement des capacités douanières en Afghanistan et en Amérique. Elle travaille actuellement sur des projets pour Haïti et pour des pays d'Amérique centrale, des Caraïbes et d'Asie du Sud-Est.

Priorités

On enregistre chaque année plus de 250 milliards de dollars d'investissements directs entre le Canada et les États-Unis et des échanges bilatéraux représentant plus de 500 milliards de dollars. Des produits et services d'une valeur de près d'un million de dollars traversent chaque minute la frontière entre le Canada et les États-Unis et 300 000 personnes chaque jour pour leur travail, leurs loisirs ou autres. Dans ces conditions, la mise en œuvre du Plan d'action par-delà la frontière, conclu récemment entre les deux pays, est une priorité pour l'ASFC.

Ce Plan d'action implique la participation de multiples organisations gouvernementales, au Canada comme aux États-Unis. Il définit des priorités communes dans quatre principaux domaines de coopération : agir tôt pour éliminer les menaces ; facilitation du commerce, croissance économique et emplois ; application transfrontalière de la loi ; infrastructures essentielles et cybersécurité. Sur les 32 initiatives du Plan d'action, l'ASFC est chargée de la direction de 11 projets dans les deux catégories suivantes : agir tôt pour éliminer les menaces et facilitation du commerce.

Pour renforcer la sécurité commune des deux pays et permettre une libre circulation des produits et des personnes autorisés, il est essentiel d'agir tôt afin d'éliminer les menaces. Pour ce faire, le Canada et les États-Unis mettent au point des initiatives qui continueront de « repousser la

frontière ». Ces activités comprennent des évaluations communes et intégrées des menaces, visant à développer une compréhension commune des menaces communes et une reconnaissance mutuelle de programmes de sécurité du fret aérien, à vérifier les entrées et les sorties et à établir et vérifier l'identité des voyageurs étrangers qui se rendent en Amérique du Nord afin d'améliorer les prises de décisions sur l'immigration et l'admissibilité.

Les activités de l'Agence pour la facilitation du commerce consisteront à faciliter l'activité économique transfrontalière, à promouvoir la connectivité des chaînes logistiques et à apporter plus de transparence au public et à l'informer davantage sur les droits et taxes applicables aux frontières. L'expansion et l'harmonisation en cours du programme faciliteront les échanges et permettront à des entreprises et à des voyageurs de confiance de traverser plus facilement la frontière. De nouvelles initiatives sont en cours de développement afin d'accélérer la circulation des voyageurs et du fret autorisés.

Ces deux principes tiennent compte de conventions et de cadres internationaux comme la Convention de Kyoto révisée de l'OMD sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers et le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.

En tant qu'agence de services intégrés aux frontières, l'ASFC a la responsabilité de gérer, de contrôler et de sécuriser les frontières du Canada, à l'appui des priorités liées à la sécurité nationale. Elle doit veiller à l'application des lois concernant l'admissibilité des marchandises, des végétaux et des animaux, ainsi que des personnes qui entrent au Canada et qui en sortent.

La lutte contre la fraude est indispensable pour gérer l'accès au pays car c'est ainsi que l'on préserve l'intégrité du programme relatif à l'immigration et au statut de réfugié ainsi que la santé, la sécurité et l'ordre de la société canadienne. L'ASFC a notamment pour tâche d'empêcher des migrants en situation irrégulière et d'autres personnes indésirables d'entrer au Canada, d'identifier et de faire sortir du Canada les criminels, les migrants en situation irrégulière, les déboutés du droit d'asile et les visiteurs en situation irrégulière, et de faire respecter les dispositions de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés.

Informations générales

Président

M. Luc Portelance

Adresse officielle

Agence des services frontaliers du Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0L8
Canada

Date de création

12 décembre 2003 (en tant qu'agence de gestion coordonnée des frontières)

Effectif total

14 000 (plus de 7 200 fonctionnaires en uniforme)

Contact pour renseignements généraux

Services d'information sur la frontière
Tél. : +1 204 983 3500 (anglais)
Tél. : +1 204 983 3700 (français)
Courriel : contact@cbsa-asfc.gc.ca

En savoir +

www.cbsa-asfc.gc.ca



« La douane est un univers extrêmement complexe et passionnant, d'une importance capitale et indispensable à l'efficacité et la sécurité du système commercial »



William E. Kennard est ambassadeur des États-Unis auprès de l'Union européenne depuis novembre 2009. Avant cette nomination, il était Directeur général du Groupe Carlyle, une société d'investissement internationale. De 1997 à 2001, il a été Président de la Commission fédérale des communications (FCC) des États-Unis. Avant d'être nommé Président, il a exercé la fonction d'avocat général de la FCC, de 1993 à 1997, après avoir rejoint la FCC depuis un cabinet d'avocats où il était associé et membre du conseil d'administration de l'entreprise. Il est diplômé de l'Université de Stanford et de la faculté de droit de Yale.

LES ÉVÉNEMENTS DU 11 septembre 2001 ont radicalement changé la perception qu'avait le monde de la sécurité. Le commerce international étant un élément-clé pour la sécurité économique des États, la communauté douanière internationale a été chargée de trouver en urgence des solutions et des moyens d'empêcher les terroristes et les groupes appartenant au crime organisé de menacer les liaisons commerciales vitales.

Adopté en 2005, le Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE) fut la première réaction de la douane aux terribles attentats terroristes survenus aux États-Unis. Depuis, l'OMD et ses partenaires ont lancé d'autres initiatives tout aussi importantes pour sécuriser les échanges internationaux.

Les États-Unis ont adopté toute une série de mesures pour contrer les atteintes potentielles à la sécurité et continuent de les améliorer et d'en introduire de nouvelles, à la fois au niveau national ainsi qu'en collaboration avec leurs partenaires internationaux tels que l'OMD. L'Ambassadeur des États-Unis auprès de l'Union européenne, S.E. William E. Kennard, nous fait part de ses réflexions sur son engagement auprès de l'OMD, plus particulièrement sur les questions relatives à la sécurité.

En votre qualité d'Ambassadeur des États-Unis auprès de l'UE, vous avez beaucoup travaillé avec l'OMD. Quelle est votre impression sur l'Organisation et son fonctionnement ?

Effectivement, j'ai été particulièrement actif aux côtés de l'OMD et je travaille en étroite collaboration avec le personnel des services chargés de la douane et de la protection des frontières ainsi que de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière, affecté à ma mission. Ces personnes, avec leurs collègues de toute la communauté douanière internationale, et notamment leurs partenaires ici dans l'Union européenne, sont aux avant-postes des grandes politiques de sécurité des frontières dont les effets positifs se font sentir à l'échelle du globe. Je trouve que la douane est un univers extrêmement complexe et passionnant, d'une importance

capitale et indispensable à l'efficacité et la sécurité du système commercial.

Que pensez-vous des efforts mis en œuvre par l'OMD concernant la sécurité de la chaîne logistique et du rôle de la douane dans ce domaine ?

L'OMD joue un rôle majeur dans la sécurité de la chaîne logistique, notamment par la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE. Ce Cadre demeure un programme capital pour l'OMD, amenant ses Membres à appliquer des dispositifs plus efficaces et de meilleure qualité en matière de partenariat douane-douane et douane-entreprises. Sur ce dernier aspect en particulier, je suis ravi des progrès qui ont été réalisés pour aligner les programmes de partenariat dans le domaine commercial et ainsi élargir nos objectifs de sécurité et de facilitation à toutes les parties concernées.

Lorsque j'étais Président de la « US Federal Communications Commission », l'engagement des parties prenantes était un paramètre essentiel à prendre en compte pour établir des règles efficaces et réalisables. Il était important aussi à l'époque de mettre au point des solutions ayant une véritable portée mondiale. Je pense qu'il est fondamental que le partenariat douane-entreprises d'aujourd'hui repose sur une dynamique tout aussi solide.

A votre avis, comment la dimension sécuritaire de la douane a-t-elle évolué ?

Aujourd'hui, les administrations douanières jouent un rôle sécuritaire de premier plan aux frontières, ce qui a un effet global à la fois sur l'économie des pays et sur leur population qui compte sur la capacité de la douane à s'adapter aux enjeux sécuritaires. Par exemple, après l'incident intervenu au Yémen, où des terroristes ont tenté de faire passer des engins explosifs improvisés (EEI) dans des colis express, les douanes et d'autres services ont réagi rapidement à la menace et ont commencé aussitôt à identifier des améliorations en collaboration directe avec les différentes parties prenantes.

Nous observons que la douane entreprend des efforts rapides et décisifs pour adapter sa démarche de gestion des risques au transport

aérien. Parallèlement à ces initiatives et suite à l'engagement de l'industrie, les douanes et autres services n'ont jamais autant travaillé dans un esprit de collaboration. On voit aussi que les activités de gestion coordonnée des frontières commencent à porter leurs fruits car les gouvernements cherchent à améliorer leurs modalités pour arriver au meilleur rapport coût-efficacité face aux nouveaux enjeux qui se dessinent.

Vous avez été un fervent défenseur du Programme Global Shield. Que pensez-vous de cette initiative ?

Je suis particulièrement impressionné par le travail accompli par l'OMD, en collaboration avec INTERPOL et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), pour faire face à la menace grandissante que représente le détournement de précurseurs chimiques pour la fabrication d'engins explosifs improvisés.

Global Shield s'appuie sur la capacité unique dont disposent les fonctionnaires des douanes et des services de lutte contre la fraude à agir là où les hommes politiques et les diplomates restent souvent impuissants. Les douanes et les forces de police ont les moyens de s'associer à leurs homologues d'autres pays au-delà des frontières – quel que soit le contexte politique – pour concrétiser une idée et ainsi dépasser le stade du dialogue pour engager une véritable collaboration. Il s'agit de reconnaître qu'aucun État n'est à l'abri du crime international et qu'aucun État, à lui seul, ne peut mettre en échec efficacement les réseaux criminels qui bafouent nos frontières en toute impunité. Les menaces posées par le crime organisé et les réseaux illicites mondiaux sont trop nombreuses et complexes pour une solution unilatérale.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la « Stratégie des États-Unis pour la sécurité de la chaîne logistique mondiale », qui a été présentée récemment ?

Il s'agit de la première stratégie américaine dans ce domaine. Tous les départements et services au sein du gouvernement américain dont le rôle ou les responsabilités touchent à la chaîne logistique y ont contribué. C'est un ensemble de directives à haut niveau destinées à guider nos politiques et nos activités ainsi que nos relations avec les parties prenantes, qu'elles soient nationales ou internationales, qu'elles relèvent du secteur public ou privé. Cette Stratégie vise principalement le réseau mondial des transports, les liaisons postales et maritimes, les avoirs et infrastructures –



Le Secrétaire général accueille l'Ambassadeur Kennard au siège de l'OMD

y compris les moyens de communication et d'information – permettant aux marchandises de parvenir jusqu'au consommateur.

La Stratégie a deux objectifs : premièrement, faire en sorte que les marchandises circulent de manière efficace et sécurisée ; deuxièmement, développer un système logistique qui résiste à toute épreuve. Notre démarche consiste à gérer les risques et à travailler en collaboration avec d'autres parties prenantes afin de mettre au point des solutions solides et coordonnées pour relever les défis lancés à la chaîne logistique mondiale. L'Administration américaine est ouverte à toute suggestion et recommandation de la part des gouvernements nationaux, de partenaires du secteur des transports et d'autres parties concernées, sur un vaste éventail de sujets. Les personnes intéressées trouveront davantage de précisions sur le site : <http://www.dhs.gov/globalsupplychain>.

De manière plus générale, d'après vous, comment la douane peut-elle agir sur d'autres aspects sécuritaires tels que la sécurité de l'économie et de la concurrence ?

Il est évident que le travail mené par l'OMD et par ses Membres contribue à renforcer et

à faciliter la sécurisation du commerce mondial. Mais, à vrai dire, je n'avais aucune idée de l'impact que peut avoir la coopération douanière sur l'emploi, la croissance économique, la sécurité et le développement durable. Nous sommes entrés dans une ère nouvelle où les douanes ont de multiples occasions de coopérer à l'échelle mondiale et où elles doivent assurer une certaine connectivité entre elles pour que cette coopération soit la plus efficace possible. Je suis aussi admiratif des efforts déployés par les Membres de l'OMD pour faciliter le commerce licite et veiller à ce que les mesures de sécurisation des échanges ne pèsent pas inutilement sur les flux des marchandises.

En facilitant le commerce, la douane contribue également dans une très large mesure à la relance de l'économie mondiale. Gardienne des frontières et passage obligé des marchandises, la douane peut véritablement changer la vie des populations, aussi bien dans ses aspects sécuritaires et économiques que sanitaires, contrairement à beaucoup d'autorités gouvernementales. Cela veut dire aussi que la douane a un pouvoir et une responsabilité extraordinaires et je ne peux que tous vous féliciter du travail que vous fournissez sans relâche en ce sens.

La Journée internationale de la Douane 2012 en images

Un compte-rendu en images de la commémoration par les Membres de l'OMD de cette journée particulière dans le calendrier des douanes.



Les Bahamas



Estonie



Finlande



Irlande



Corée



L'Ancienne République yougoslave de Macédoine



Luxembourg



Australie



Azerbaïdjan



Bosnie-Herzégovine



Egypte



Hong Kong, Chine



Italie



Malaisie



Singapour Slovaquie



Togo Turquie



Ukraine Ukraine





Espagne Mongolie



25 1 2



Royaume-Uni Serbie



Arabie saoudite



Suisse Yémen



Sous-Comité sur l'éthique de l'OMD : les faits marquants de sa session annuelle

PLUS DE 120 délégués se sont réunis à l'OMD en mars dernier afin de débattre de questions liées à l'éthique. Les présentations et discussions ont notamment porté sur les avancées des projets pilotes en matière d'éthique et sur les travaux engagés pour réviser le Guide pour le développement de l'éthique, le principal outil de formation de l'OMD entièrement basé sur la Déclaration d'Arusha révisée.

Deux tables rondes ont été organisées :

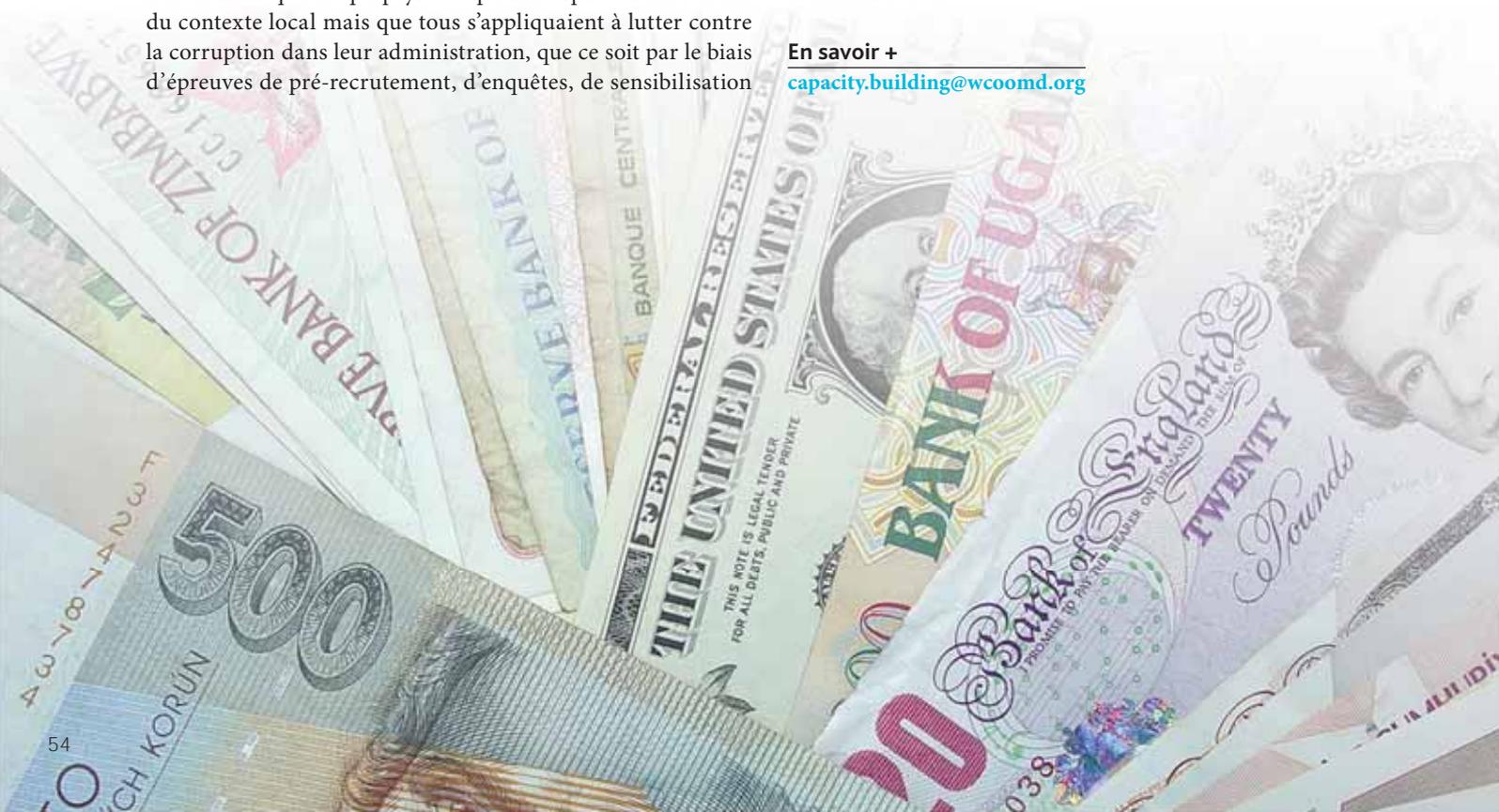
- La première s'est penchée sur le rôle de la communication en tant qu'outil pour renforcer la confiance dans les institutions de l'Etat. Un pays, le Cameroun, a expliqué comment sa politique de communication a favorisé l'adhésion des fonctionnaires des douanes et du secteur privé aux projets de réforme et a conduit à des résultats probants en termes de performance et d'efficacité. La Mission d'assistance aux frontières de l'Union européenne auprès de la Moldavie et de l'Ukraine (EUBAM) a souligné que, lorsque la douane est perçue à tort comme responsable des problèmes survenant aux frontières, il est primordial de communiquer au public ses initiatives et efforts, et notamment en matière de corruption.
- La deuxième portait sur l'utilité d'un « service des affaires internes » pour renforcer l'éthique. Trois pays, à savoir les Etats-Unis, le Ghana et Hong Kong – Chine, ont présenté leur « service des affaires internes » et les différentes facettes de leurs activités. Il est ressorti que chaque pays a adapté ses dispositifs en fonction du contexte local mais que tous s'appliquaient à lutter contre la corruption dans leur administration, que ce soit par le biais d'épreuves de pré-recrutement, d'enquêtes, de sensibilisation

ou encore en organisant des exercices sur le terrain visant à contrôler l'éthique et le professionnalisme dont font preuve les agents. L'importance de doter un service des conditions nécessaires à l'épanouissement de ses employés a également été mise en exergue.

Un autre thème abordé lors du Sous-Comité sur l'éthique était celui des pratiques informelles de commerce et leur impact sur l'éthique. Il s'agissait de s'interroger sur la manière de traiter ces opérateurs qui représentent dans certains pays 60 % des commerçants, et sur la façon de gérer ce type de pratiques tout en s'assurant du respect des lois. Dans ce contexte, l'International Trade Centre a fait part d'un projet relevant de la facilitation des échanges qui porte sur le commerce informel impliquant des femmes en Ouganda. Ce projet pilote sera bientôt décliné dans les autres pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est.

Les participants ont également réitéré l'importance des activités à caractère social pour promouvoir le respect de l'éthique et la notion d'esprit de corps au sein des administrations fiscales et douanières. Enfin, le Secrétariat de l'OMD et l'Administration douanière des Pays-Bas ont présenté les différents éléments du volet « éthique » du programme sur le leadership et le perfectionnement du personnel d'encadrement. Ce programme stipule que les responsables des administrations douanières doivent prendre des mesures pour promouvoir l'éthique à tous les niveaux de l'administration.

En savoir +
capacity.building@wcoomd.org



Calendrier des événements

Juillet

- 2 - 3 Mini Sommet sur les droits d'accises
- 2 - 13 Académie du Savoir pour les douanes et le secteur privé
- 5 - 6 Conférence conjointe OMD/OACI, Singapour

Septembre

- 17 - 18 Comité du Système harmonisé, Groupe de travail
- 19 - 28 Comité du système harmonisé, 50^{ème} session
- 25 - 27 Conférence PICARD, Marrakech (Maroc)

Octobre

- 11 - 12 Comité de contact des directives OMD/IATA/OACI, 6^{ème} réunion
- 15 - 19 Equipe de projet chargée du Modèle de données
- 15 - 19 Comité technique de l'évaluation en douane, 35^{ème} session
- 23 - 24 Groupe de l'OMD sur la contrefaçon et le piratage, 7^{ème} réunion

Novembre

- 5 - 9 Comité technique permanent, 197^{ème}/198^{ème} sessions
- 12 - 13 Conférence mondiale de l'EastWest Institute sur la sécurité
- 14 - 15 Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée, 11^{ème} réunion
- 19 - 30 Sous-Comité de révision du Système harmonisé, 44^{ème} session
- 21 - 23 Réunion annuelle du Programme ONUDC-OMD de contrôle des conteneurs (Panama)

Décembre

- 2 - 3 Groupe consultatif du secteur privé
- 3 - 5 Commission de politique générale, 68^{ème} session
- 10 - 12 Groupe de travail sur la fraude commerciale, 8^{ème} réunion

Les réunions de l'OMD mentionnées pour information dans ce calendrier ne sont pas toutes ouvertes au public. Sauf indication contraire, elles se tiennent à Bruxelles. Ces dates sont données à titre indicatif et sont susceptibles de changement. Le programme des réunions de l'OMD est mis à jour régulièrement sur le site des Membres de l'OMD sous la rubrique « informations pour les délégués » et sur le site public de l'OMD – www.wcoomd.org – dans la section « Évènements ».

**SINGLE WINDOW TRADE PORTAL
GLOBAL CUSTOMS E-PROCESSING
BUSINESS INTELLIGENCE
VALUATION COMPLIANCE**

// SIMPLY THE BEST
www.webbfontaine.com



The Webb Fontaine group of companies is present in Europe, Asia, the Middle-East and Africa. Its Single Electronic Window and Customs transaction processing solution, TradeWorldManager (TWM), provides the most advanced integrated solution to Customs, Government agencies and all international trade stakeholders; enhancing trade efficiency and revenue collection.