

Février 2015 | n° 76 | www.wcoomd.org

OMD actu

**Gestion coordonnée
des frontières**



Organisation mondiale des douanes



IPM

INTERFACE
PUBLIC-MEMBRES

L'OUTIL DE L'OMD POUR LUTTER CONTRE LA CONTREFAÇON

*PLUS DE 80 PAYS PARTICIPANTS,
REJOIGNEZ LE PROJET IPM !*

CONTACTER L'ÉQUIPE IPM :

TÉL. : +32 2209 94 54

EMAIL : IPMCOMMUNICATION@WCOOMD.ORG

WWW.WCOIPM.ORG

Sommaire

- 04 **Flash infos**
- 08 **Dossier**
- 38 **Panorama**
- 56 **Focus**
- 62 **Entretien**
- 66 **Point de vue**
- 70 **Événements**



DOSSIER : GESTION COORDONNÉE DES FRONTIÈRES

- 10 **Le Secrétaire général** fait part de ses réflexions sur la gestion coordonnée des frontières, thème de l'année 2015 de l'OMD
- 12 **Le Botswana, la Colombie, la Finlande, les Pays-Bas et la Nouvelle Zélande** présentent des initiatives et outils soutenant le concept de GCF

FOCUS : LUTTE CONTRE LE PIRATAGE

- 56 **Comment la CBP** et ses partenaires s'efforcent de lutter contre le piratage de films et de contenu télévisuel

ENTRETIEN : PAQUETS DE CIGARETTES NEUTRES

- 62 **Les économistes australiens** Harry Clarke et David Prentice présentent les résultats des recherches empiriques qu'ils ont menées sur les paquets de cigarettes neutres et sur les effets de leur instauration

Rédacteur en Chef
Grant Busby

Rédactrice/Journaliste
Laure Tempier

Assistante de rédaction
Sylvie Degryse

Directeur Recherche et Communication
Robert Ireland

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

Publicités



Bernard Bessis
bernard.bessis@bb-communication.com

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

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

Note de la rédaction

OMD Actualités est distribué gratuitement en français et en anglais aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Les idées exprimées dans les articles sont celles des auteurs et ne traduisent pas nécessairement le point de vue officiel de l'Organisation mondiale des douanes. Toute contribution en français ou en anglais est la bienvenue, mais doit nous parvenir pour le 15 avril 2015 au plus tard. L'OMD se réserve toutefois le droit de publier, de ne pas publier, ou de corriger ces articles de façon à ce qu'ils soient conformes à la ligne éditoriale du magazine. Le Service Communication reste à votre disposition pour les demandes d'abonnement, la réception d'articles, et toute autre information en rapport avec OMD Actualités, à l'adresse électronique suivante : communication@wcoomd.org.

Copyright © Organisation mondiale des douanes

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

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

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

Photo de couverture : © Roland Le Gall

Design : www.inextremis.be - MP5069

L'OMD lance Iris, une application tirant parti des informations de sources ouvertes

L'APPLICATION IRIS EST un outil d'information développé par l'OMD qui rassemble en un même endroit les actualités présentant un intérêt pour la douane. Cet outil permet à l'Organisation de suivre les informations émanant de sources ouvertes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an, et de favoriser ainsi la connectivité et l'échange d'informations entre ses Membres.

Les Membres de l'OMD qui souhaitent proposer des articles au système IRIS doivent envoyer un courriel à iris@wcoomd.org. Ce faisant, ils doivent indiquer si l'accès à cette information est limité aux seuls membres de la communauté douanière ou ouvert à tous les internautes.

En savoir +
<https://iris.wcoomd.org>

* Le personnel des administrations douanières membres de l'OMD disposant d'un identifiant et d'un mot de passe pour accéder au site de l'Organisation (www.wcoomd.org) doivent utiliser les mêmes données pour s'identifier sur Iris et avoir ainsi accès à tous ses services.

La carte du monde Iris

Les nouvelles sont publiées sur une carte du monde en temps réel. Elles font référence à des articles émanant de sources ouvertes francophones et anglophones ainsi qu'à des informations rapportées par des administrations douanières. Les Membres de l'OMD peuvent également visualiser les toutes dernières informations relatives aux saisies enregistrées dans le Réseau douanier de lutte contre la fraude de l'OMD (CEN). La carte comporte un moteur de recherche libre.

Cette section est accessible au public mais seuls les Membres de l'OMD peuvent visualiser les informations relatives aux saisies rapportées via le CEN.*



Daily Newsletter - Wed, 07 Jan 2015

Hello Laure Tempier,

This is a custom email with news published on the [IRIS Platform](#) in the last 24 hours for your selected categories (Drugs, Environment, Explosions, Generic enforcement issues, Improvised Explosive Devices (IEDs), IPR enforcement, Risk Precursors Chemicals, Security).

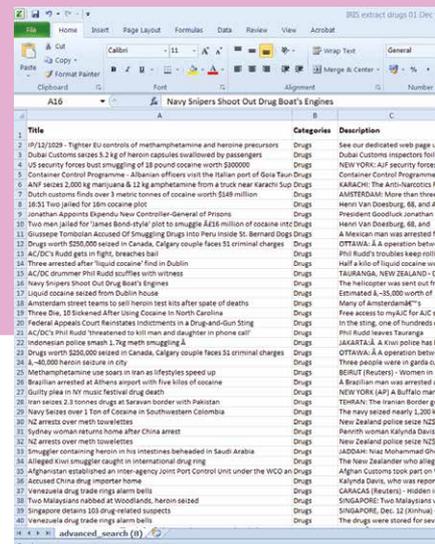
NEWS ITEMS		
TITLE	COUNTRY	CATEGORY NAME(S)
Yémen: des dizaines de morts et de blessés dans un attentat à Sanaa - Le Point	Yemen	Improvised Explosive Devices (IEDs)
Indonesia Anti-Narcotics seizes 800kg methamphetamine, arrests 9 people	Indonesia	Drugs
Hong Kong Narcotics Agency seizes 800kg meth, nabbs int'l drug smuggler	China	Drugs
Guyana Customs crabs \$13m cocaine from Suriname	Guyana	Drugs
Attentat-suicide d'une femme contre la police à Istanbul - Le Monde	Turkey	Improvised Explosive Devices (IEDs)
Turkey bombing: Female suicide attacker hits Istanbul police station - BBC News	Turkey	Improvised Explosive Devices (IEDs)
US customs seizes 63pc of all nationwide meth in San Diego	United States	Drugs
FBI seeks man after explosion near Colorado NAACP chapter	United States	Improvised Explosive Devices (IEDs)

To see these items, visit [iris.wcoomd.org](#)

Option "Alertes Iris"

Les personnes souhaitant suivre des thématiques spécifiques peuvent programmer une alerte. Un email leur sera envoyé quotidiennement les informant des actualités correspondant aux thématiques choisies nouvellement parues sur le site Iris.

L'accès à ce service est restreint.*

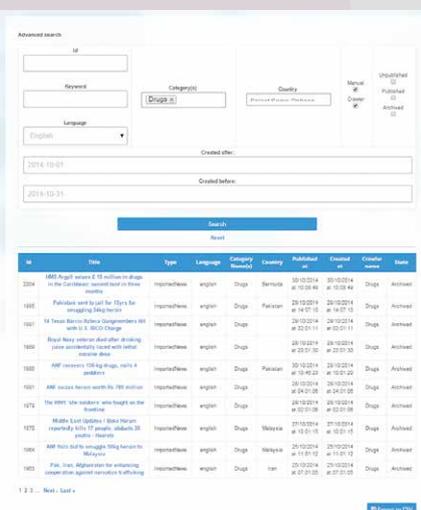


Amendements du SH entrant en vigueur au 1^{er} janvier 2017

Base de données

Les données historiques qui n'apparaissent plus sur la carte Iris sont conservées et peuvent faire l'objet d'une recherche selon des catégories prédéfinies qui incluent notamment les stupéfiants, l'environnement et les engins explosifs improvisés.

L'accès à la base de données et à son moteur de recherche est restreint.*



L'OMD A PUBLIÉ les amendements à la Nomenclature du Système harmonisé (SH) qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Un total de 233 amendements a été adopté, réparti comme suit : secteur agricole (85), secteur des produits chimiques (45), secteur du bois (13), secteur des matières textiles (15), secteur des métaux communs (6), secteur des machines (25), secteur des transports (18) et autres (26).

Même si l'échéance de janvier 2017 peut sembler éloignée, l'OMD travaille sur l'élaboration des tables de concordance requises entre l'ancienne et la nouvelle version du SH ainsi que sur la mise à jour des publications du SH, telles que les notes explicatives, les avis de classement, l'index alphabétique et la base de données en ligne du SH.

Conformément à la Convention du SH, il incombe aux administrations des douanes de mettre en œuvre la version 2017 du SH dans les délais impartis. Elles sont dès à présent invitées à entamer ce processus de mise en œuvre dans le cadre de leur tarif douanier national ou de leur nomenclature statistique.

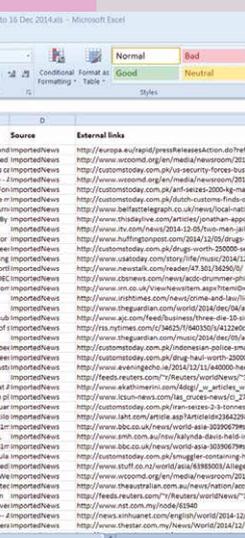
En savoir +

<http://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools.aspx>

Analyse Excel

Les résultats d'une recherche peuvent être exportés vers un tableau Excel, par exemple, et ainsi être mis à la disposition d'experts ou du personnel de première ligne. Cette fonction permet également à l'utilisateur de préciser sa recherche selon des mots clés spécifiques grâce à la fonction recherche d'Excel.

L'accès à ce service est restreint.*



Dernières adhésions aux instruments de l'OMD

Convention de Kyoto révisée



Niger

Date d'adhésion : 13 février 2015

99^{ème} Partie contractante



Oman

Date d'adhésion : 6 janvier 2015

98^{ème} Partie contractante



Cameroun

Date d'adhésion : 18 novembre 2014

97^{ème} Partie contractante

En savoir +

communication@wcoomd.org

De la scène de crime à la salle d'audience : l'ICCWC publie des Lignes directrices sur l'ivoire

LE CONSORTIUM INTERNATIONAL de lutte contre la criminalité liée aux espèces sauvages (ICCWC) vient de publier des « Lignes directrices sur les méthodes et les procédures d'échantillonnage et d'analyse en laboratoire de l'ivoire ». Cette initiative s'inscrit dans la droite ligne d'un mouvement global en faveur de l'utilisation accrue de la technologie criminalistique pour lutter contre la criminalité liée aux espèces sauvages et en faveur du développement d'un réseau de laboratoires criminalistiques en Afrique.

Déterminer l'origine de l'ivoire saisi peut aider les autorités à identifier les zones les plus sensibles au braconnage, et peut notamment être utile aux services répressifs en leur permettant de s'assurer que leurs ressources sont déployées dans les zones où le braconnage des éléphants est susceptible de se produire. Les données recueillies par le biais d'enquêtes médico-légales peuvent aussi contribuer à relier les spécimens d'espèces sauvages saisis à

des scènes de crime et à des individus, et ainsi faciliter l'identification, l'arrestation et la poursuite judiciaire.

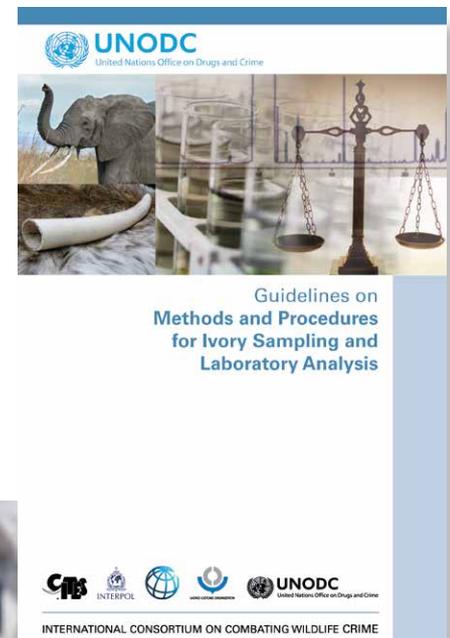
Toutefois, les agents enquêtant sur des affaires de saisies d'ivoire sont souvent confrontés à la difficulté d'identifier la manière la plus appropriée de recueillir des échantillons et de les soumettre aux structures médico-légales. L'enquête s'arrête souvent au niveau de la saisie, sans qu'il ne soit tiré profit des informations précieuses que pourrait fournir l'analyse de laboratoire.

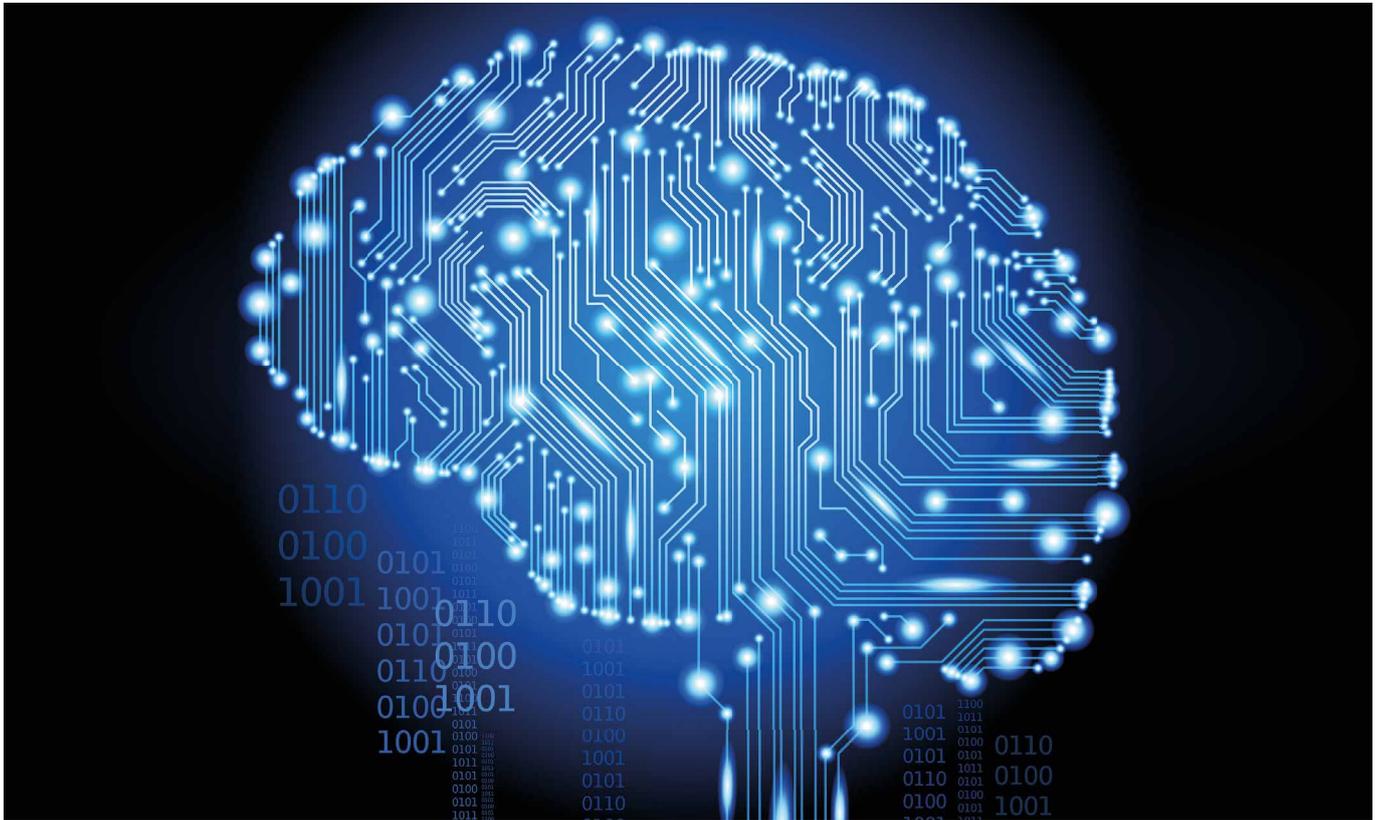
Les nouvelles lignes directrices de l'ICCWC couvrent les différentes étapes d'une enquête, de la collecte d'échantillons pour l'analyse médico-légale et de la gestion de la scène de crime par les agents des services de lutte contre la fraude, à l'analyse de laboratoire, à l'interprétation des résultats et au traitement des données. Bien que l'accent soit mis sur l'utilisation de la technologie médico-légale pour combattre le

commerce illicite de l'ivoire, les mêmes considérations peuvent s'appliquer à des enquêtes impliquant d'autres espèces de faune et de flore sauvages.

En savoir +

https://www.unodc.org/documents/Wildlife/Guidelines_Ivory_OLD.pdf





THE MORE INTELLIGENT SOLUTION TO **CUSTOMS VALUATION**

SGS E-VALUATOR™ – KNOW THE TRUE IMPORT VALUE. GET THE FULL DUTY.

When goods are undervalued, you lose serious revenue. But how can you identify fraudulent consignments quickly and accurately?

Enter SGS E-Valuator – a giant leap in customs valuation. This cutting-edge system uses constantly refreshed, validated data from other import transactions to give you an integrated valuation system. It checks all import declarations against true valuations, then immediately identifies suspect consignments.

While boosting revenue and maximising your customs resources, SGS E-Valuator can also speed up and increase your trade flow, and provide vital management information.

SGS E-Valuator is the first of a suite of new border management solutions from SGS. So you can be sure you have high-level support with regular technology updates, seamless integration with your existing processes and a system that's easy for your people to operate.

GET AHEAD OF THE WTO BALI AGREEMENT

The WTO Bali agreement means you already have a deadline for setting up local import valuations. By adopting SGS E-Valuator now you can gain a head start in the trade race. Knowing the true import value means you'll get the full duty and increase revenue straightaway. Which sounds like the more intelligent solution.

When you're ready to boost your border intelligence, contact evaluator@sgs.com

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

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

Introduction

Lorsque l'on aborde le concept de Gestion coordonnée des frontières (GCF), certains mots viennent automatiquement à l'esprit, tels que collaboration, coordination, coopération, cohérence des politiques et rationalisation des ressources.

Le plus délicat n'est pas véritablement de définir ce que l'on entend par GCF, même s'il n'existe pas de système standard. La difficulté réside dans sa mise en œuvre, que cette dernière soit appréhendée de manière globale ou qu'elle accompagne l'introduction d'un environnement national de guichet unique.

Si l'objectif est la simplification des contrôles aux frontières pour que le commerce légitime soit facilité, il ne faut pas pour autant que l'action des États, dans leurs missions régaliennes de contrôles des frontières et tout ce que cela implique, soit entravée. Au contraire, il s'agit bien de l'améliorer.

Ce dossier spécial rassemble les expériences de quelques pays et présente certaines initiatives et certains outils qui portent le concept de GCF, l'idée étant de permettre à tout un chacun de se faire une image plus claire du concept et de ce qu'il implique, et notamment des bénéfices qui lui sont attachés.



La gestion coordonnée des frontières : une démarche participative pour tous les acteurs concernés



Par Kunio Mikuriya,

SECÉTAIRE GÉNÉRAL, ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Depuis de nombreuses années, la gestion coordonnée des frontières (GCF) est une priorité fondamentale tant pour l'OMD que pour les administrations douanières. Elle garantit que les fonctions multiples et variées du service public puissent être exercées de manière efficace. Ces derniers mois, l'alignement des constellations a été tel qu'il est apparu évident que 2015 devait être placé sous le thème de la GCF.

Le thème et son slogan, « la gestion coordonnée des frontières : une démarche participative pour tous les acteurs concernés », ont tous deux été formellement annoncés à l'occasion de la Journée internationale de la Douane, le 26 janvier dernier. Au cours de l'année 2015, les administrations des douanes auront l'occasion de promouvoir leurs partenariats de coopération, ce qui ne manquera pas de renforcer encore davantage la GCF.

L'importance de la GCF

Pourquoi la GCF est-elle importante ? La présence de plusieurs services gouvernementaux aux frontières fait de la GCF tant une nécessité qu'un avantage comparatif. Il serait impossible pour le même organisme de gérer toutes les fonctions nécessaires à la frontière alors qu'elles exigent des connaissances, des compétences et des pouvoirs différents. La spécialisation des compétences et la répartition spécifique des responsabilités présentent de nombreux avantages. L'élément essentiel au bon fonctionnement de tout système de réglementation transfrontalière réside dans la capacité des services présents aux frontières à comparer leurs missions, à coopérer, à établir des priorités, à réduire les redondances et à rationaliser les procédures.

Les organes présents aux frontières devraient œuvrer de concert pour le bien commun, en dépit des différences dans leur mandat réglementaire. La GCF débouche sur une meilleure prestation de services, une diminution des doubles emplois, une économie de coûts à travers des économies d'échelle, des interventions moins fréquentes mais mieux ciblées, des frais de transport moins onéreux, une réduction des temps d'attente, des coûts moindres en matière d'amélioration des infrastructures, un échange plus généralisé d'informations et de renseignements, ainsi qu'une connectivité renforcée entre toutes les parties prenantes à la frontière.

La GCF contribue à préserver la valeur des échanges pour les opérateurs économiques. Les réglementations transfrontalières sont nécessaires au bien commun de la société et de l'économie d'un pays, ainsi qu'à la bonne circulation des marchandises légitimes échangées aux frontières. Les services de réglementation, s'ils fonctionnent de façon efficace, peuvent améliorer la prévisibilité des temps de livraison et réduire les coûts logistiques.

Inversement, des variations dans les temps de livraison et les coûts diminuent la valeur économique des échanges pour le secteur privé et les consommateurs. L'objectif d'optimisation de la valeur est atteint lorsque l'on évite de gaspiller inutilement les ressources lors du traitement normal du flux des marchandises. Il ne peut être atteint que si les autorités coordonnent leurs opérations afin de réduire les doublons et les retards pour les opérateurs commerciaux.

Toutefois, le but de la GCF n'est pas uniquement de faire en sorte de favoriser le secteur privé à travers des procédures simplifiées et en réduisant les obstacles aux frontières. Par le biais d'une meilleure coopération, les services présents aux frontières peuvent exploiter leurs ressources partagées et renforcer des capacités qui ne sont pas inhérentes à l'administration.

En général, bien qu'une démarche uniformisée soit souhaitable en matière de GCF, il n'existe pas pour autant de solution unique. La douane et les autres services gouvernementaux devraient, certes, aspirer à un niveau de coopération formelle ancrée dans un sens commun de la responsabilité et d'appropriation des résultats aux frontières, mais il peut se révéler impossible de mettre chaque instance au même niveau au même moment. C'est là qu'entrent en jeu la bonne volonté, la coopération et la patience.

Recueil de l'OMD sur la GCF

Les principes énoncés ci-dessus constituent depuis longtemps un pilier du travail de l'OMD et ils sont reproduits dans le nouveau Recueil de l'OMD sur la GCF, qui devrait être formellement adopté par le Conseil de l'OMD en juin 2015. Le Recueil sur la GCF présente divers instruments, outils et bonnes pratiques qui peuvent servir de référence aux Membres de l'OMD dans leurs tentatives de développement et de mise en œuvre de la GCF dans leur pays.

Il regroupe les nombreux instruments et outils de l'OMD qui permettent d'améliorer la GCF. À ce titre, figure la Convention de Kyoto révisée (CKR) de l'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers. Elle comporte plusieurs normes qui traitent précisément de la GCF, telles que la coordination des heures d'ouverture des bureaux, la réalisation de contrôles conjoints et la mise en place de bureaux de douane juxtaposés, l'ensemble de ces normes étant destiné à faciliter les échanges.

La GCF et la facilitation des échanges

J'aimerais aussi souligner que la GCF est un composant essentiel de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Après une année 2014 difficile, l'AFE est à nouveau sur la bonne voie. L'article 8 de l'AFE, intitulé « Coopération entre les organismes présents aux frontières », stipule au paragraphe 8.1 que « Chaque Membre fera en sorte que ses autorités et ses organismes chargés des contrôles et des procédures à la frontière en ce qui concerne l'importation, l'exportation et le transit de marchandises coopèrent entre eux et coordonnent leurs activités afin de faciliter les échanges ». Cette disposition est basée sur la Norme transitoire 3.35 de la CKR.

Voilà qui m'amène à parler du Programme Mercator de l'OMD. Conçu précisément pour assister les Membres de l'OMD dans la mise en œuvre de l'AFE, il met à la disposition des administrations une assistance technique sur mesure et un réseau mondial d'experts en douane, et propose des normes mondiales pour la modernisation des douanes ainsi qu'une modernisation effective de toutes les parties prenantes. Au titre de ce Programme, l'OMD a déjà commencé à fournir une assistance technique aux pays qui en ont fait la demande, contribuant ainsi à la mise en œuvre de l'AFE.

La GCF et le guichet unique

L'intégration des différents systèmes développés de manière autonome par les diverses instances présentes aux frontières en un seul système de guichet unique est un principe fondamental de la GCF. Le Recueil de l'OMD sur le guichet unique contient des orientations destinées à la douane relatives aux éléments politiques, juridiques et technologiques de systèmes de ce type. De plus, la version 3 du Modèle de données de l'OMD couvre les exigences en matière de données dans un environnement de guichet unique, non seulement s'agissant de la douane mais également d'autres instances publiques.

Le Cadre de normes SAFE : 10 ans déjà

L'année 2015 marquera également le 10^{ème} anniversaire de l'adoption du Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (Cadre SAFE), auquel viendra s'ajouter un troisième pilier « Douane-Autres organismes gouvernementaux », ce qui rend le thème de cette année sur la GCF d'autant plus pertinent et opportun.

Au vu des récentes attaques terroristes en Afrique, en Asie, en Europe et au Proche et Moyen-Orient, il apparaît clairement que nous sommes encore et toujours en proie aux menaces qui ont poussé l'OMD à créer un instrument pour la sécurité de la chaîne logistique. En effet, le travail qui a abouti au lancement du Cadre SAFE a commencé suite aux attaques terroristes sans précédent du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Alors que le Cadre SAFE entre dans sa deuxième décennie avec l'ajout d'un pilier supplémentaire, sa pertinence et son importance restent indubitables.

Promotion collective de la GCF au niveau mondial

La GCF est un concept bien établi et voué à un avenir prometteur. En effet, je suis convaincu que si nous voulons avancer avec succès vers les objectifs que nous nous sommes fixés en tant que communauté douanière mondiale, il est impératif que nous continuions à améliorer nos pratiques en matière de GCF et que nous renforçons notre interconnectivité. Par conséquent, j'invite tous les Membres de l'OMD à travailler sans relâche, tout au long de l'année 2015, afin de promouvoir leurs efforts en matière de coordination avec les autres organes ayant compétence aux frontières, que ce soit au niveau national ou au niveau international, et à partager leurs expériences.



Gestion des frontières terrestres, le modèle novateur de la Finlande

Par Mika Poutiainen,

CHEF DU SERVICE DOUANIER DE VAALIMAA,
FINLANDE

LA FINLANDE EST bordée, à l'ouest, par la Suède, au nord, par la Norvège et à l'est, par la Russie. Au sud, sur la rive opposée du golfe de Finlande, se trouve l'Estonie. La Finlande, la Norvège et la Suède font partie de l'espace Schengen qui réunit 26 pays européens et au sein duquel certains contrôles (des passeports, notamment) ont été abolis.

Suite à l'entrée en vigueur de l'Accord de Schengen dans ces pays nordiques en 2001, le gros des contrôles terrestres de la Finlande s'est concentré sur sa frontière avec la Russie, longue de 1324 km, dont 1269 km d'étendues de terres sèches, le reste étant couvert de lacs et de voies navigables.

La gestion des frontières finlandaises est assurée en grande partie par deux services, la Douane et la Garde frontalière, et, dans certains cas, par la Police nationale. Les termes de leur collaboration ont été arrêtés

dans l'accord de coopération entre la Police, la Douane et la Garde frontalière (dit accord PDG). Toutes trois sont des organes de lutte contre la fraude et des services d'enquêtes préliminaires.

Leur coopération remonte à 1927. Ancienne et intense, elle se fonde sur des mécanismes et des structures de coordination bien établis à l'échelon national et régional. Le premier décret qui énonce ses fondements juridiques a été promulgué dès 1949. En 2009, le Parlement finlandais fixe le cadre juridique actuel de cette coopération en adoptant la loi PDG 687/2009 que sont venus compléter des accords bilatéraux et trilatéraux de coopération, signés par les directions des trois services.

L'accord national de coopération PDG a été signé le 8 avril 2010. Ses principes de base font référence à une répartition des ressources sur la base d'une évaluation des risques, à l'efficacité de contrôles communs pour prévenir les délits, et à la nécessité d'éviter les fonctions et les efforts redondants. Cet accord prévoit :

- des instructions nationales communes ;
- des accords régionaux et locaux ;
- une répartition plus scrupuleuse des tâches là où existe un chevauchement des responsabilités ;
- l'échange de renseignements et d'informations par un accès mutuel aux bases de données ;
- une coopération lors de l'élaboration de nouveaux textes législatifs ;
- une approche commune en matière de coopération internationale ;
- l'utilisation collégiale des technologies et du matériel.

La coopération entre les trois services part du principe selon lequel chacun doit assumer ses obligations statutaires, mais coopère dans les domaines d'intérêt commun afin de remplir ses missions de la meilleure façon possible.

Le présent article portera essentiellement sur les frontières terrestres et la collaboration qui s'est établie entre les deux services présents principalement sur le terrain, à

« Le comité apprécie ce modèle car, en assurant les contrôles douaniers et la surveillance des frontières en une étape unique, l'on accélère toute la procédure et le personnel disponible est plus efficace. C'est aussi un bon exemple d'application pratique du concept de GCF à l'échelle locale. »

Rapport 2011 du Comité d'évaluation Schengen

savoir : la Douane et la Garde frontalière. Il présentera leurs tâches respectives, avant de préciser comment cette coopération s'organise dans la pratique.

La Garde frontalière

La Garde frontalière, forte de 2 700 personnes, est un service spécialisé de lutte contre la fraude placé sous la tutelle du ministère de l'intérieur. Sa fonction première est de veiller à ce que les voyageurs empruntent les postes frontières officiels et remplissent toutes les formalités requises.

Elle doit surveiller et contrôler les frontières et assume également des fonctions douanières, là où les effectifs douaniers sont insuffisants. Par ailleurs, son personnel participe aux recherches et aux sauvetages en mer, ainsi qu'à la défense militaire nationale et à des missions policières. Bien que le contrôle des passeports soit généralement de son ressort, dans certains endroits où elle n'est pas présente, ce contrôle est effectué par la Douane, voire par la Police.

Ses effectifs ont été renforcés à l'est du pays, après que la frontière finno-russe a été déclarée zone à plus haut risque et, donc, prioritaire, par rapport aux frontières terrestres avec la Norvège et la Suède, qui sont des régions couvertes par l'acquis de Schengen depuis 2001.

La Douane

Les services douaniers relèvent de l'autorité du ministère des finances. Ils assurent le contrôle des marchandises à l'importation et à l'exportation, y compris le trafic transfrontalier, et sont responsables de l'application des mesures fiscales et du recouvrement des droits à l'importation et des droits d'accises.

Comme dans bien d'autres pays, la Douane est tenue légalement d'assumer de nombreuses tâches aux frontières au nom d'autres services. Elle effectue, plus précisément, ce que l'on appelle les contrôles de premier degré, le service responsable pouvant prendre le relais selon la gravité de la situation. Les contrôles dits de second degré ne sont pas, en règle générale, menés à la frontière en tant que telle, mais au lieu de destination finale des marchandises ou à leur point de déchargement/chargement.

En 2014, la Douane finlandaise comptait 2 300 employés. Près de 700 d'entre eux participent directement aux contrôles des frontières, ce qui inclut la surveillance des navires commerciaux, des petits avions dans les six aéroports intérieurs et des flux de marchandises aux frontières terrestres avec la Norvège et la Russie.

Suite à une évaluation des risques, la Douane a concentré ses efforts et ses ressources sur sa frontière avec la Russie où sont basés près de 340 agents. Elle dispose également de 340 fonctionnaires qui travaillent dans les ports du golfe de Finlande et interviennent, essentiellement, en tant qu'unités mobiles.

Coopération renforcée

Douane et Garde frontalière sont en contact quotidien avec d'autres services gouvernementaux, mais elles ont poussé la notion de coopération entre elles un pas plus loin. En effet, il y a près de cinq ans, elles ont adopté un modèle novateur, dont les principes sont :

- l'organisation de formations communes ;
- la délégation de tâches ;
- la mise en commun du matériel et des locaux ;
- l'échange d'informations et le partage de bases de données ;
- la mise sur pied d'équipes conjointes.

Sur le terrain

Rien ne vaut un coup d'œil sur la manière dont les tâches sont coordonnées à un poste frontalier, pour se faire une meilleure idée de la manière dont les choses s'organisent. Il y a neuf postes le long de la frontière entre la Finlande et la Russie et, si besoin en est, 10 postes supplémentaires peuvent être ouverts temporairement pour gérer des convois particuliers, tels que les cargaisons de bois en rondins en provenance de la Russie.

Dans la mesure où une large part des échanges entre le nord-ouest de la Russie et le reste du monde transite par les ports finlandais, le trafic de camions de transport de marchandises peut être intense. Il en va de même pour les voyageurs : les touristes russes vont faire leurs courses en Finlande et fréquentent les stations de ski du pays, alors que, de leur côté, les Finlandais se rendent à Vyborg et à St. Pétersbourg, pour y faire des achats ou en voyage culturel.

La circulation des personnes et des échanges commerciaux est gérée par un guichet unique où un fonctionnaire de la Douane contrôle, seul, les déclarations d'importation et les passeports des conducteurs. Pour réaliser cette tâche, il a accès aux bases de données de gestion du risque de la Douane et de la Garde frontalière.

Cette dernière a formé les fonctionnaires de la Douane à certaines procédures dont la vérification des documents d'identité et des visas, et la Douane a donné une formation de base aux gardes-frontières concernant les méthodes de fouille des véhicules et l'identification des marchandises interdites ou réglementées (drogue, alcool et articles de contrefaçon, entre autres).

Les procédures douanières à l'exportation et le contrôle des passeports à la sortie du territoire durent en moyenne de cinq à huit minutes. À l'importation, le temps moyen oscille entre trois et vingt-cinq minutes, selon que le camion voyage à vide ou que les marchandises doivent être dédouanées pour mise en libre pratique. Lorsque cela s'avère nécessaire, un deuxième niveau de contrôle peut être appliqué. Il donnera lieu à une inspection scrupuleuse et, selon sa nature, sera réalisé soit par la Douane, soit par la Garde frontalière.

Quant au trafic des passagers sortants, la Garde frontalière inspecte les passeports et les factures, les chèques d'achat hors taxes, les assurances automobiles. Elle contrôle aussi les chats, les chiens et autres animaux de compagnie qui accompagnent les voyageurs. Près de 85 % des personnes qui passent la frontière sont des citoyens russes et la plupart d'entre eux ont quelque chose à déclarer sur le chemin du retour (en général des produits alimentaires pour lesquels ils présentent une facture ou un chèque d'achat hors taxes). Si ces articles doivent faire l'objet d'une inspection plus fouillée ou que des irrégularités sont détectées, la Douane intervient.

Partage de matériel

Douane et Garde frontalière partagent les locaux et le matériel pour l'entretien duquel chaque service se voit confier un rôle précis. Les appareils de radiographie sont principalement de la responsabilité de la Douane. Il en va de même pour l'entretien des équipements d'essais sur route (matériel de test des mâchoires de freins de camions, par exemple).

Tout matériel peut être mis à la disposition d'un des deux services sur simple demande. Ainsi, un service obtiendra aisément l'usage du matériel appartenant à l'autre, ce qui permet de garantir la fluidité du travail et d'éviter des procédures longues et superflues, tout en limitant les coûts.

Partage d'informations

Des bases de données communes sont reliées aux bases de données opérationnelles et aux bases de données de gestion du risque de chacun des services. Ainsi, ils peuvent adopter une même approche

lorsqu'un signal est émis. Certains agents chargés du contrôle et de la lutte contre la fraude peuvent accéder aux systèmes des deux agences selon le type de renseignements qu'ils recherchent. Le rang qu'occupent ces agents et leurs responsabilités détermineront les informations auxquelles ils auront accès.

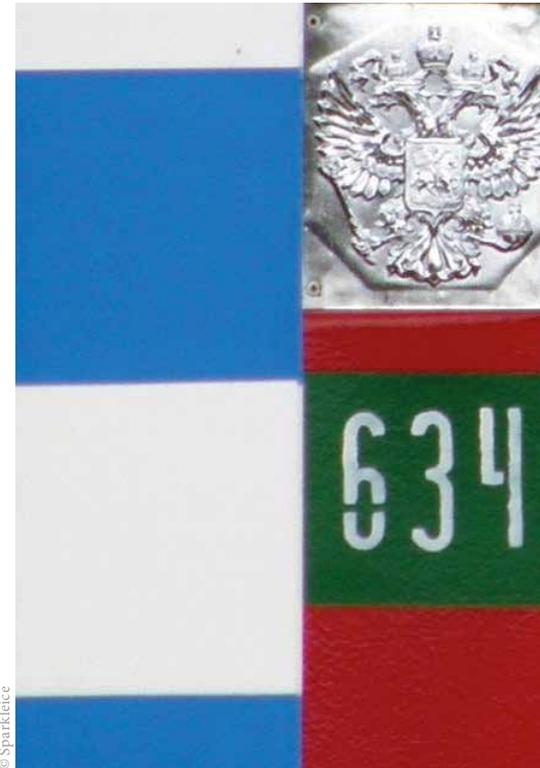
Le Centre conjoint d'analyse des délits et des renseignements sur la criminalité est un exemple de « bonne pratique » en matière de partage d'informations entre Police, Douane et Garde frontalière. Il a été créé dans le cadre de l'accord PDG et est géré par le Bureau national d'investigation (qui figure parmi les unités centrales de la Police finlandaise) situé à Helsinki. Ce centre est relié à des groupes d'analyse régionaux. L'on compte également cinq groupes PDG locaux de renseignement et d'analyse de la criminalité, où travaillent des agents provenant des trois services de lutte contre la fraude.

Des équipes conjointes

Des unités conjointes de lutte contre la fraude ont également été mises sur pied. Y participent des fonctionnaires des trois parties prenantes à l'accord PDG. Ces unités sont un vecteur d'échanges fiables et réguliers d'information et permettent de gérer plus efficacement les frontières et de cibler la criminalité organisée.

Volonté politique

Il fallait une volonté politique forte, pour que la coopération entre la Douane et la Garde frontalière s'intensifie. De fait, nombreux sont les obstacles qui ne peuvent être surmontés qu'avec une certaine volonté politique, notamment lorsqu'il s'agit de traiter du dilemme échange



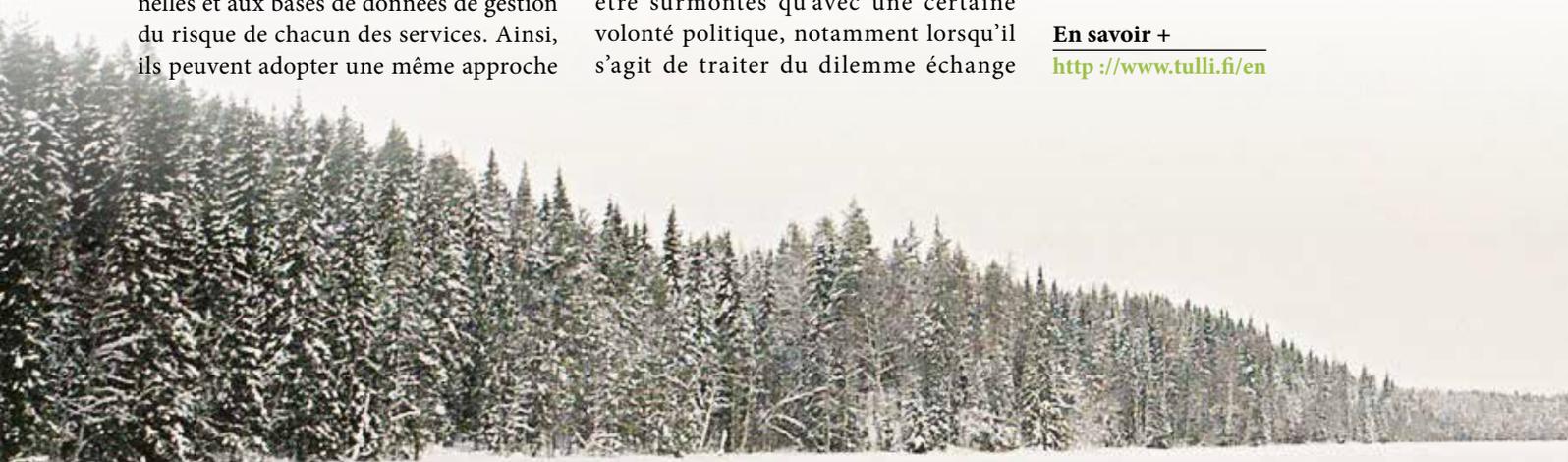
d'informations / respect de la vie privée, protection des données et confidentialité des informations commerciales.

Les services participant à la gestion des flux frontaliers ne devraient pas coopérer uniquement sur ordre de leur direction générale, ou parce que la loi les y oblige, mais avant tout parce que la coopération et la répartition des tâches sont, de fait, la meilleure solution qui s'offre à eux et à leur environnement professionnel.

En Finlande, la coopération est perçue comme le moyen de relever le défi qui consiste à gérer un trafic croissant avec des ressources financières et humaines limitées, voire, parfois, réduites.

En savoir +

<http://www.tulli.fi/en>



Liste des fonctions de surveillance exercées par la Douane, au nom d'autres services gouvernementaux

Ministère	Services gouvernementaux	Fonctions exercées par la Douane
Finances	Administration fiscale	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des exportations • Audits d'entreprise • Lutte contre l'économie parallèle
Intérieur	Police Garde frontalière	<ul style="list-style-type: none"> • Prévention de la criminalité • Contrôle des véhicules (système de reconnaissance des plaques minéralogiques, LIPRE) • Contrôle des passeports • Lutte contre la contrebande d'armes et d'espèces monétaires
Transports et Communications	Agence pour la sécurité du transport	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôles liés au trafic important • Contrôle de la sécurité dans les ports
Agriculture et forêts	Autorité pour la sécurité alimentaire Agence pour les questions rurales	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du Fonds européen d'orientation et de garantie qui finance la Politique agricole commune (PAC) • Contrôles de conformité aux règles applicables aux produits alimentaires, à la faune et à la flore
Affaires étrangères	Département des relations économiques extérieures Département politique	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de la législation concernant les armes de destruction massive/marchandises à double usage • Application de la réglementation commerciale internationale
Affaires sociales et santé	Agence pour les médicaments Autorité de surveillance du bien-être et de la santé Autorité en charge des radiations et de la sécurité nucléaire	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle des médicaments • Contrôle des produits de l'alcool et du tabac • Contrôle des substances radioactives
Éducation	Organisations du droit d'auteur Conseil des antiquités	<ul style="list-style-type: none"> • Lutte contre les infractions aux droits d'auteur • Lutte contre la contrebande d'objets ayant une valeur culturelle
Environnement	Institut pour l'environnement Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	<ul style="list-style-type: none"> • Lutte contre la contrebande de déchets, de produits chimiques et de produits régis par la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) • Respect de l'obligation en matière de dommages causés par les hydrocarbures
Emploi et économie	Autorité en charge de la sécurité et des produits chimiques Conseil des brevets et de l'enregistrement	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de la sécurité technique et de la conformité des marchandises • Respect des droits de propriété intellectuelle
Défense	Ministère de la défense	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle lié au matériel/équipement de défense



Prélude à la gestion coordonnée des frontières : l'expérience du Botswana



L'APPLICATION DE POLITIQUES et de mesures efficaces de gestion des flux transfrontaliers est une des priorités retenues par l'Administration fiscale du Botswana (Botswana Unified Revenue Service ou BURS), ainsi que par certains organes de réglementation aux frontières et services de lutte contre la fraude qui souhaitent offrir un environnement plus favorable aux opérateurs commerciaux ainsi qu'aux voyageurs. Il a en effet été démontré que les retards aux postes frontaliers entravaient bien souvent la fluidité des mouvements de biens et de services, ainsi que les déplacements des voyageurs entre le Botswana, pays enclavé d'Afrique australe, et ses voisins.

Établir une collaboration entre les services intervenant dans la circulation transfrontalière des marchandises, grâce à l'application du concept de gestion coordonnée des frontières (GCF), est envisagé comme le moyen de supprimer bon nombre d'entraves au commerce, et, ainsi, d'ouvrir des perspectives en termes de productivité économique et d'intégration régionale.

En mai 2014, une rencontre associant les principales parties prenantes a été organisée en vue de recueillir les idées et le soutien des acteurs impliqués dans la mise en œuvre de la GCF. Dans le cadre de ce qu'il a été convenu d'appeler « dialogue politique national », des hauts fonctionnaires publics, des dirigeants de grandes entreprises et d'organisations professionnelles, ainsi que des représentants des producteurs, des importateurs et des transitaires, ont ainsi pu prendre connaissance des bonnes pratiques relatives à la GCF et contribuer à l'élaboration d'une stratégie en la matière.

À l'issue de ce dialogue, le Gouvernement du Botswana a désigné cinq personnes, travaillant chacune pour des services différents, afin qu'elles se rendent en Finlande pour y visiter des ports maritimes et des postes frontières. Cette visite d'étude s'inscrivait dans

le cadre du volet GCF du projet de l'OMD financé par la Finlande, intitulé « renforcement des capacités commerciales par la modernisation douanière dans la région Afrique orientale et australe ». Elle s'est déroulée du 17 au 19 septembre 2014 et la délégation était emmenée par le Directeur général de la Douane, accompagné de hauts fonctionnaires des administrations en charge de la douane, de l'immigration, des services vétérinaires et de la police.

La délégation a visité le siège de la Douane finlandaise et le Centre de gestion des risques à Helsinki, ainsi que le port de Vuosaari et le poste-frontière de Nuijamma, à la frontière entre la Finlande et la Russie. Ce faisant, elle a à chaque fois rencontré les représentants de plusieurs services frontaliers. Les participants ont déclaré que cette visite leur avait ouvert les yeux sur les possibilités de coopération entre services présents aux frontières. Ils ont notamment été très frappés du fait que la surveillance des frontières terrestres finlandaises n'est assurée que par deux services (la Douane et la Garde frontalière) et voudraient dès lors proposer au Botswana d'adopter ce modèle.

À ce propos, lors de discussions préliminaires, les représentants de la Douane et du service de l'immigration ont conclu qu'il serait judicieux de charger les services douaniers d'assurer le contrôle des passeports des conducteurs de poids lourds, pour éviter à ces derniers de devoir se présenter auprès de différents bureaux (pour le dédouanement des marchandises d'abord et le contrôle des passeports ensuite) chaque fois qu'ils passent la frontière, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Pour que cette coopération entre administrations puisse se concrétiser, il faudrait tout d'abord former les agents aux tâches qu'ils devraient assumer au nom d'autres services, ce qui pourrait prendre un certain temps. Une première possibilité consisterait à lancer un projet pilote à l'une des frontières, ce qui serait un premier pas vers la mise en œuvre progressive du projet sur l'ensemble du territoire.

Du 13 au 23 janvier 2015, dans la foulée d'une étude comparative, le BURS a entrepris un exercice d'évaluation du modèle actuel de gestion des frontières avec le soutien technique de l'OMD. Cet exercice devrait mener à des recommandations quant aux mesures que le Botswana devrait prendre pour se doter d'un système de GCF. Pour ce faire, tous les services frontaliers et des représentants du secteur privé ont été invités à prendre part à des entretiens et des visites ont été organisées dans plusieurs postes frontaliers du pays. Un nouveau dialogue politique devrait avoir lieu en mars 2015. Y seront étudiés les résultats du rapport d'évaluation et des décisions fermes devraient être prises concernant les prochaines étapes qui mèneront à la mise en œuvre d'un système de GCF au Botswana.

En savoir +
www.burs.org.bw



Meet MINI Z™

The world's first Z Backscatter®
handheld imaging system.



FIND ORGANIC THREATS AND CONTRABAND IN HARD-TO-REACH PLACES.

MINI Z from AS&E provides customs, border, and drug interdiction teams with fast, portable, real-time imaging to detect drugs, contraband, and explosives. Used as a stand-alone inspection tool or in combination with AS&E's top-selling ZBV® mobile cargo and vehicle screening system, MINI Z provides more information about objects in hard-to-reach locations like vehicle tires, car interiors, and vehicle bumpers. Try a digital demo of MINI Z at www.meetminiz.com, email sales@as-e.com, or call us at +1 (978) 262-8700.

AS&E®
www.as-e.com

L'interinstitutionnalité, trait distinctif du modèle colombien d'OEA



Beatriz Junca Rodriguez,

MEMBRE DE L'ÉQUIPE EN CHARGE DE LA
CONCEPTION ET DE LA MISE EN ŒUVRE DU MODÈLE
D'OEA, ADMINISTRATION NATIONALE DE LA FISCALITÉ
ET DE LA DOUANE, COLOMBIE

La Colombie a introduit le concept d'interinstitutionnalité dans son programme d'opérateur économique agréé, programme devenu opérationnel il y a quelques mois. Dans cet article, l'Administration nationale de la fiscalité et de la douane (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales ou DIAN) revient sur son expérience et s'arrête plus longuement sur les modalités de la coordination des services gouvernementaux colombiens concernés.

LA DOUANE COLOMBIENNE a construit son modèle d'opérateur économique agréé

(OEA), tel que défini par le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à

faciliter les échanges commerciaux internationaux, en y associant les autorités exerçant un contrôle direct sur le commerce extérieur dans le pays, à savoir : la Police antidrogue, l'Institut colombien de l'agriculture (Instituto Colombiano Agropecuario ou ICA) et l'Institut national de surveillance des médicaments et des produits alimentaires (Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos ou INVIMA). Bien que relativement complexe sur le plan technique, cette décision présente de gros avantages pour les entreprises concernées, que ce soit pendant la procédure d'agrément ou après l'obtention du statut.

L'intervention des autorités sanitaires et phytosanitaires dans le commerce extérieur, tout comme celle des services de contrôle des stupéfiants, ne date pas d'hier. Des expériences de coordination entre institutions publiques ont été menées antérieurement en Colombie, au titre de la facilitation des échanges, dans le cadre d'initiatives telles que :

- le Guichet unique du commerce extérieur (ventanilla única de comercio exterior ou VUCE) ouvert en 2004 et grâce



© Ted McGrath

Ted McGrath

auquel les informations requises en matière de circulation transfrontalière des marchandises peuvent être soumises par voie électronique et en une seule fois à l'ensemble des vingt-et-un services publics impliqués par ces opérations.

- l'Agenda électronique d'inspection simultanée, lancé en 2012, qui fonctionne grâce à un module créé en tant qu'application du Guichet unique.
- la Commission intersectorielle des mesures sanitaires et phytosanitaires, créée en 2006, qui coordonne les activités des services suivants : Institut national de la santé, autorités sanitaires et phytosanitaires, Institut d'hydrologie, de météorologie et d'études environnementales, Direction nationale de l'industrie et du commerce.
- la Commission intersectorielle des zones franches, mise sur pied en 2007, et à laquelle participent le Ministère du commerce, de l'industrie et du tourisme, le Ministère des finances, la Direction nationale du plan, la DIAN et la Présidence de la République. Cette

Commission analyse, évalue et émet des avis sur la viabilité des demandes de reconnaissance de zones franches permanentes. Elle doit également approuver ou refuser le plan directeur de développement général de ces zones, ainsi que les modifications qui y sont apportées.

Il peut sembler plus difficile d'œuvrer ensemble à un but commun que de travailler seul, tant il est vrai que cela exige la mise en œuvre d'une politique coordonnée au titre de laquelle chaque institution exerce ses fonctions dans les limites de ses compétences propres. Toutefois, une telle approche permet de bénéficier des avantages d'un travail d'équipe.

Appliquée au concept d'OEA, elle permet notamment de :

1. certifier que l'entreprise offre une pleine garantie en matière de conformité et de sécurité, y compris pour ce qui relève du domaine sanitaire et phytosanitaire, et ainsi susciter une plus grande confiance chez ses partenaires commerciaux, au sein des différentes autorités

réglementaires qui exercent un contrôle sur ses opérations et dans les pays où elle exporte ses biens.

2. garantir une utilisation plus efficace des ressources publiques investies dans la poursuite d'un objectif commun.
3. progresser dans l'établissement d'un système d'évaluation des risques commun fondé sur un échange et une utilisation plus efficaces de l'information.
4. assurer que chaque agence réglementaire adopte des critères communs dans l'exécution de ses fonctions.
5. établir une communication plus fluide et transparente avec le secteur privé, lui permettant de faire part de ses inquiétudes ou de ses suggestions.
6. développer, dans les programmes de formation ciblant en priorité les OEA, des cours qui couvrent de manière exhaustive les thèmes qui intéressent les entreprises certifiées afin qu'elles puissent identifier les lacunes et les failles dans leurs procédures.

Défis de l'interinstitutionnalité

La phase de conception du programme d'OEA n'a pas posé de problème majeur en ce qui concerne les modalités de la coordination et de l'exécution des tâches incombant à chacune des institutions. Ceci s'explique par le fait que l'exercice n'était en lui-même pas vraiment nouveau et que les participants bénéficiaient de l'expérience acquise lors de projets antérieurs (exposés au début de cet article) au cours desquels ils avaient tissé des liens étroits, liens qu'ils avaient su maintenir au fil du temps.

En vertu du modèle interinstitutionnel, chaque autorité de contrôle a dû définir ses critères d'accès au statut d'OEA et préciser les avantages qu'elle était disposée à offrir. Tout cela a ensuite été examiné et discuté collégialement, jusqu'à ce qu'on en arrive à un cadre réglementaire unique, dont relève le décret signé par les ministres de tous les services concernés.

C'est lors de l'entrée en vigueur du cadre réglementaire que la responsabilité de chacun des acteurs de respecter ses engagements prend toute son importance. Chaque service doit, dans les limites de ses compétences, veiller à ce que l'OEA respecte les dispositions et obligations établies de concert, et dès lors :

- réserver une part de son budget au programme d'OEA,
- constituer un groupe d'employés travaillant à plein temps sur tout ce qui concerne l'OEA,
- participer activement aux prises de décisions et à la gestion du programme,
- élaborer et mettre en œuvre un programme harmonisé de formation des fonctionnaires afin qu'ils acquièrent les compétences techniques et relationnelles nécessaires pour pouvoir exercer leurs fonctions avec efficacité.

Exigences

L'interinstitutionnalité exige des autorités participantes un engagement particulier, qui sera fonction de leurs compétences légales. Pour l'autorité douanière, être

le leader naturel du programme peut se traduire en une plus grande part de responsabilité dans la procédure d'autorisation des OEA et dans l'administration du programme en lui-même. Il est donc nécessaire que, dans le cadre d'une gestion intégrée, les services associés prennent des actions opportunes et efficaces sous la bonne coordination de la Douane.

En Colombie, la Douane et les autres services de contrôle interviennent à tous les stades de la procédure d'agrément, à commencer par l'approbation générale des conditions définies dans le décret 3568 de 2011 régissant les OEA. Passée cette première étape, les services se réuniront pour planifier les visites qu'ils feront ensemble et durant lesquelles chacun vérifiera la conformité du demandeur aux exigences qui relèvent de sa compétence. Enfin, les responsables de chaque service se prononceront chacun sur la viabilité technique de l'agrément, en vertu du rapport que lui aura fourni son équipe et conformément à ses prérogatives. Cette étape se conclut par la publication d'un rapport final, qui débouchera sur l'octroi ou le refus du statut d'OEA.

À l'heure actuelle chaque service évalue le risque que peuvent poser les entreprises dans son domaine de compétence. Il se fonde, pour ce faire, sur l'historique, le niveau d'endettement et les antécédents judiciaires des entreprises. De leur côté, les services douaniers reçoivent les résultats de l'analyse de risque effectuée par l'instance chargée de l'évaluation transversale des risques pour tous les services douaniers, fiscaux et/ou de change. Le plus important est que tous les organes de contrôle sachent quel est le profil que doivent présenter les entreprises pour pouvoir prétendre au statut d'OEA, qu'ils évaluent la situation et décident si oui ou non elles y satisfont.

La dimension interinstitutionnelle de l'OEA est un pas de plus vers la consolidation de la gestion coordonnée des frontières. Elle vient compléter la politique d'inspection simultanée actuellement en vigueur dans les ports, à laquelle participent des fonctionnaires des différentes institutions qui ont les compétences nécessaires et connaissent les effets

attachés au statut d'OEA, ainsi que les droits et devoirs des entreprises agréées.

Écarter les autorités sanitaires et phytosanitaires du programme d'OEA reviendrait, à mes yeux, à ignorer le rôle important que jouent ces institutions dans le contrôle du commerce extérieur et menacerait la viabilité et la portée du programme. En effet, une entreprise OEA qui effectuerait une transaction commerciale internationale sans que certains services censés exercer leur contrôle direct ne le sachent, ne conservera pas longtemps son statut d'OEA.

Questions importantes

Malgré les avantages non négligeables qu'offre l'interinstitutionnalité, tant au secteur public qu'au secteur privé, la mise en perspective du modèle d'OEA colombien à l'échelle mondiale pose certaines questions. J'en aborderai ici trois.

Les aspects sanitaires et phytosanitaires jouent-ils un rôle suffisant dans la sécurité de la chaîne logistique internationale pour justifier l'intervention des services de contrôle concernés dans le régime d'OEA ?

Comme nous le disions précédemment, la Colombie considère que l'octroi du statut d'OEA à une entreprise dont l'activité principale est soumise au contrôle des autorités sanitaires et phytosanitaires doit se faire avec l'aval de ces dernières. Seules ces dernières ont la légitimité requise pour certifier du respect par l'entreprise OEA de certaines réglementations et bonnes pratiques. Il ne fait aucun doute que cet aval renforce la confiance qu'accordent à l'entreprise les services d'agrément dans leur ensemble et ses partenaires commerciaux.

Quelle est la réelle portée de l'interinstitutionnalité ?

La participation au programme OEA de services qui contrôlent les activités illicites associées au trafic de stupéfiants et autres activités risquant de mettre en péril la sécurité de la chaîne logistique mondiale, tels que la Police nationale colombienne, se justifie, étant donné que tout exportateur, importateur et autre partie prenante à une transaction commerciale est susceptible de s'adonner à de telles pratiques ou d'y être

impliqué. Quant aux autorités sanitaires et phytosanitaires, leur rôle est plus restreint. En effet, elles ne peuvent contrôler que les entreprises exportatrices ou importatrices dont les activités relèvent de leurs domaines de compétence, les autres catégories d'utilisateurs, que sont, par exemple, les prestataires de logistique, les transitaires, les entreprises d'entreposage ou les zones franches, étant exclues de leur champ d'intervention.

L'interinstitutionnalité est-elle un atout dans les négociations d'accords de reconnaissance mutuelle (ARM) ?

Du fait de son caractère interinstitutionnel, le programme colombien n'a pas d'équivalent dans la région, voire à l'échelle mondiale. Dès lors, l'interinstitutionnalité pourrait devenir un avantage concurrentiel du modèle colombien, un trait distinctif dont les entreprises tireraient parti. Mais, lors de négociations d'ARM, il est tout aussi probable que l'interinstitutionnalité ne revête aucune pertinence aux yeux des pays tiers, ces derniers ne pouvant, par exemple, offrir de facilités dans le domaine sanitaire et phytosanitaire à un OEA colombien. Cependant, quand bien même les ARM conclus à l'avenir par la Colombie n'offriraient pas de telles facilités à ses OEA - ce qui est parfaitement compréhensible -, l'interinstitutionnalité n'en demeure pas moins, à mes yeux, une valeur ajoutée en termes de sécurité de la chaîne logistique mondiale, en particulier pour les entreprises dont les activités sont contrôlées par les autorités sanitaires et phytosanitaires.

Conclusion

Les quatre premières entreprises colombiennes ayant pleinement satisfait aux critères ont obtenu le statut d'OEA il y a quelques semaines. Ces entreprises produisent et exportent des produits cosmétiques, des peintures, des produits chimiques et des matériaux de construction. Elles appartiennent à de grands groupes commerciaux et fournissent, depuis bien longtemps déjà, des exemples de bonnes pratiques internationales en matière de sécurité, de qualité, d'environnement et de responsabilité sociale.

Signalons que, dans le cadre de la procédure d'agrément, une de ces entreprises

L'agenda électronique d'inspection simultanée

L'agenda électronique d'inspection simultanée est administré conjointement par le Ministère du commerce, de l'industrie et du tourisme et les instances de contrôle que sont la DIAN, la Police antidrogue, l'ICA et l'INVIMA. Il a été élaboré avec le soutien financier du programme « Gouvernement en ligne ».

Le système fonctionne grâce à un module du Guichet unique (VUCE) et s'applique aux importations et aux exportations, bien qu'il soit, à l'heure actuelle, utilisé uniquement pour les marchandises à l'exportation, qui arrivent par conteneurs, dans les terminaux maritimes.

L'objectif du système est de permettre aux autorités de surveillance de procéder conjointement au contrôle d'une cargaison afin de faciliter les échanges internationaux, d'améliorer le niveau de contrôle de chaque service, de renforcer leur coopération ou encore d'optimiser la traçabilité et le suivi de l'information.

Dans le cas d'une exportation, le processus s'enclenche de la manière suivante :

- le système informatique de la DIAN envoie automatiquement par voie électronique les renseignements figurant sur toute demande d'autorisation d'embarquement (Solicitud de Autorización de Embarque ou SAE) au Module d'inspection simultanée (SIIS) du Guichet unique.
- le fonctionnaire des douanes se connecte ensuite au SIIS et y choisit le(s) document(s) SAE dont la cargaison sera inspectée.
- Si une inspection sanitaire est requise, l'application se connecte au réseau informatique du service responsable et transmet les informations devant accompagner la demande d'inspection.
- lorsque la cargaison arrive au port, les différents services de contrôle qui souhaitent procéder à une inspection physique signalent, via l'agenda électronique, le ou les conteneurs sélectionnés.
- sur la base de ces renseignements, le fonctionnaire des douanes peut organiser les aspects logistiques de l'inspection et contacter notamment le port pour s'assurer qu'il y a de la place dans la zone d'inspection où doit se dérouler l'inspection conjointe.
- le résultat de l'inspection est rapporté dans le système et transmis automatiquement par courrier électronique aux autorités concernées.

a demandé l'intervention de l'INVIMA, laquelle a travaillé avec efficacité, aux côtés des services douaniers et des organes de lutte contre le trafic de stupéfiants. D'autres entreprises ont été soumises à évaluation, mais n'ont pas décroché le statut pour diverses raisons.

Forts de ces premières expériences, les services de contrôle travaillent actuellement à l'élaboration de stratégies afin de faire appliquer par leurs personnels respectifs des règles de conduite, et ainsi améliorer continuellement la coordination entre services qu'exige l'interinstitutionnalité. Dans ce cadre, les responsables de chaque service

se réunissent régulièrement et des exercices pratiques sont organisés pour le personnel technique.

L'un des défis majeurs du régime colombien d'OEA, que l'on s'attelle actuellement à relever, est celui de la consolidation du modèle interinstitutionnel. Nous sommes convaincus que, au fur et à mesure que le modèle prendra de l'ampleur, nous parviendrons à atteindre notre objectif.

En savoir +

bjuncar@dian.gov.co

<http://www.dian.gov.co/descargas/operador/index.htm>

Gestion coordonnée des frontières aux Pays-Bas

Par Frank Heijmann, Jos Ensing, Roel van't Veld et Marcel Neggers,

UNITÉ CHARGÉE DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE ET DE LA POLITIQUE DOUANIÈRE, DOUANES DES PAYS-BAS

Dans le cadre de ses diverses missions, l'Administration douanière des Pays-Bas a coutume de collaborer avec les industries engagées dans le commerce transfrontalier et, de plus en plus, avec d'autres organismes chargés de faire appliquer la loi. Les autorités douanières néerlandaises estiment qu'une utilisation efficace de l'expertise et des renseignements de ces partenaires permet d'éviter les doubles contrôles et contribue à réduire les formalités administratives pour les entreprises honnêtes. Cet article fait le point sur les diverses initiatives destinées à améliorer la gestion coordonnée des frontières aux Pays-Bas et donne un aperçu de la démarche adoptée par la Douane néerlandaise aux fins du contrôle des flux de marchandises.

L'un des objectifs principaux du plan stratégique développé par l'Administration des douanes néerlandaises consiste à améliorer la coopération entre les divers organismes chargés de faire appliquer la loi dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, de la santé humaine et animale, de l'économie et de l'environnement. Il devrait en résulter une efficacité accrue ainsi qu'une réduction des retards logistiques, ce qui est essentiel pour le commerce et pour la compétitivité de l'industrie de la logistique des Pays-Bas.

Ces dernières années, la Douane néerlandaise a participé activement aux travaux de l'OMD sur la gestion coordonnée

des frontières (GCF) et a contribué aux échanges de vues relatifs aux bonnes pratiques visant à mettre en place ou à renforcer la collaboration entre les autorités douanières et d'autres organismes de réglementation et de lutte contre la fraude, notamment les autorités responsables de la sécurité du fret aérien.

Dans cet article, la Douane néerlandaise fait part de l'expérience des Pays-Bas, en s'intéressant d'abord aux projets entrepris au niveau de l'Union européenne (UE) et en décrivant ensuite des initiatives purement nationales qui pourraient revêtir un intérêt particulier pour les administrations douanières du monde entier.

Evolutions au sein de l'UE

L'UE a fait du renforcement de la collaboration entre organismes chargés de faire appliquer la loi l'un des sept objectifs clés de sa nouvelle stratégie en matière de gestion des risques.

À cet égard, la Commission européenne (CE) a lancé une série de projets visant à améliorer la collaboration entre les autorités douanières de l'UE, divers organismes chargés de la répression émanant des États membres, un certain nombre d'organisations du secteur européen de la logistique telles que le Conseil des chargeurs européens, l'Association des transitaires européens et des prestataires de services logistiques.

La Douane néerlandaise participe actuellement à ces projets en partageant l'expérience acquise aux Pays-Bas afin d'apporter une contribution constructive au renforcement de la collaboration entre les autorités douanières et d'autres organismes chargés de faire appliquer la loi, que ce soit dans un contexte national ou transfrontalier.

Harmonisation OEA-AH/EC

L'un de ces projets consiste à identifier les points communs entre des programmes de certification mis au point par des organismes chargés de lutter contre la fraude, tels que le programme d'Opérateurs économiques agréés (OEA) dans le domaine douanier et le programme d'Agent habilité/Expéditeur connu (AH/EC) dans le domaine de l'aviation civile.

Il convient de rappeler qu'un OEA est un opérateur qui s'est vu octroyer ce statut par l'autorité douanière d'un État membre de l'UE, après qu'il fut établi qu'il satisfaisait à certains critères. Un examen est en principe mené pour tous les locaux dans lesquels l'opérateur exerce des activités douanières.

Un AH est un transporteur aérien, un agent, un transitaire ou toute autre entité

qui assure les contrôles de sécurité en ce qui concerne le fret ou le courrier. Un EC est un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et normes de sécurité pour que ce fret ou ce courrier puisse être transporté par un aéronef tout-cargo ou un aéronef tout-courrier respectivement.

Pour devenir AH ou EC, il convient d'être habilité par l'autorité de sûreté aérienne d'un État membre de l'UE. L'habilitation ne peut être accordée qu'après une vérification sur site des locaux concernés confirmant que l'entité respecte les prescriptions applicables en matière de sécurité. Cette vérification sur site doit être menée par l'autorité appropriée ou en son nom par une instance de validation de la sécurité aérienne de l'UE.

Des propositions ont été formulées par le Groupe ad hoc conjoint de l'UE sur l'harmonisation des programmes OEA/AH/EC afin d'intégrer davantage la législation douanière et la législation relative au fret aérien grâce à la reconnaissance mutuelle de certifications, ce qui contribuera à unifier la mise en œuvre et le suivi des procédures appliquées par toutes les autorités concernées et réduira par là-même les formalités et coûts administratifs pour l'industrie.

Ces propositions ont abouti à la publication du règlement d'exécution (UE) n° 889/2014 de la commission du 14 août 2014 modifiant le règlement (CEE) n° 2454/93 en ce qui concerne la reconnaissance de la place des conditions de sécurité communes dans le cadre du programme des agents habilités et des chargeurs connus et du programme relatif aux opérateurs économiques agréés.

Ce nouveau règlement met à jour les références à la législation en vigueur dans le domaine de l'aviation, inclut la reconnaissance du statut de chargeur connu ainsi que sa pertinence pour celui d'OEA, définit la

portée de la reconnaissance des exigences communes entre les programmes respectifs et permet l'échange d'informations nécessaire entre les autorités douanières et les autorités aéronautiques.

Sécurité du fret aérien et soumission des données

La Douane, le Ministère des finances et le Ministère de la sécurité et de la justice des Pays-Bas participent conjointement aux activités menées dans le cadre de l'Étude et Pilote sur la sûreté du fret aérien de l'UE. Ces activités ont pour but d'améliorer l'approche fondée sur la gestion des risques liés à la sécurité du fret aérien en utilisant les informations anticipées sur les marchandises (IAM).

En examinant l'exécution des tâches dans le modèle de gestion du fret aérien traditionnel, on observe que le transporteur et le transitaire disposent, à différents moments, de certaines données nécessaires à des fins d'analyse des risques de sécurité. Ces données brutes - « raw data » en anglais -, aussi appelées 7+1, se composent d'un ensemble de sept éléments de données (le nom et l'adresse de l'expéditeur, le nom et l'adresse du destinataire, la description des marchandises, le nombre de pièces et le poids) et d'un identifiant (le numéro de la lettre de transport aérien domestique, ou numéro LTA fille).

L'étude entreprise vise à tester la faisabilité du recueil de ces informations préalable-ment au chargement et à réfléchir à la pertinence de ces données aux fins d'analyse de

risque sécuritaire. Les IAM sont soumises à une procédure électronique d'analyse de risques qui se fonde sur des règles communes d'évaluation des risques élaborées par la CE et les administrations douanières des États membres de l'UE en coopération avec les autorités aéronautiques et les autorités responsables des affaires intérieures.

Un premier projet de protocole, c'est-à-dire un canevas précis permettant à un opérateur de fournir des réponses adéquates, a été élaboré conjointement par la CE et les États membres de l'UE dans le but de garantir cohérence et harmonisation entre la législation douanière et la législation relative à la sûreté de l'aviation civile.

Harmonisation OEA/code ISPS

Dans le domaine maritime, la CE est en train d'étudier les chevauchements entre les critères définis dans le programme d'OEA en matière de sécurité et les exigences de certification au titre du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) aux fins de la sûreté et de la sécurité maritimes, sur la base de la législation de l'UE.

Une enquête préliminaire conjointe entreprise par les autorités douanières belge et néerlandaise a déjà révélé que les critères de sûreté auxquels doivent satisfaire les OEA reflètent largement les critères inhérents au code ISPS qui concernent la sûreté des compagnies maritimes, des installations portuaires et des sociétés de gestion des navires et des ports.

Les analyses de risques des sociétés et installations portuaires devant être effectuées dans le cadre d'un programme ISPS correspondent dans une large mesure aux exigences sécuritaires auxquelles il faut satisfaire pour obtenir le statut d'OEA. Une étude plus approfondie de ces chevauchements sera menée aux fins d'améliorations éventuelles en collaboration avec les organismes chargés de faire appliquer la loi.

Biens à double usage

Au cours du premier semestre 2014, la CE a lancé un projet destiné à étudier les moyens d'améliorer la collaboration entre les organismes de lutte contre la fraude compétents en matière de certification OEA et de licences octroyées pour les marchandises à double usage – ces marchandises sont des biens pouvant être utilisés à des fins civiles ou militaires et qui, parce qu'ils peuvent être utilisés à des fins de répression, d'agression ou de terrorisme, sont soumis à des restrictions d'exportation.

Plusieurs Directions générales de la CE ont pris part à ce projet conjointement avec des administrations douanières et d'autres autorités compétentes. L'exercice consistait à comparer les critères OEA pertinents avec les critères d'octroi de licences d'exportation de biens à double usage, et notamment à étudier l'existence de chevauchements éventuels.

Evolutions au niveau national

La Douane néerlandaise a réussi à



améliorer la gestion et le déroulement de ses contrôles grâce, en partie, à des mesures internes, notamment la formation du personnel, la définition de modalités de travail claires et l'harmonisation des méthodes et des procédures. Bon nombre de contrôles exigent également une collaboration étroite avec d'autres services d'inspection impliqués dans le transport international de marchandises. Il est donc impératif de pouvoir échanger des renseignements, d'exploiter les capacités de chacun et de synchroniser les contrôles.

Un guichet unique pour le commerce et le transport

Dans le cadre de leur programme de mise en œuvre de services administratifs en ligne (e-government), les autorités néerlandaises ont conçu Digipoort, le « bureau de poste électronique » du gouvernement destiné aux entreprises. Ce dernier offre une infrastructure de communication pour l'échange de renseignements numériques entre les entreprises et les autorités gouvernementales. Digipoort permet aux entreprises importatrices et exportatrices de soumettre une seule fois des renseignements destinés à plusieurs services gouvernementaux.

Pour renforcer ces échanges d'informations et intensifier la collaboration avec l'industrie, il a été décidé de lancer un programme baptisé « Guichet unique pour le commerce et le transport » (SWTT). Ce guichet unique offrira à l'ensemble du secteur une plateforme informatique (publique et privée) qui facilitera l'intégration du réseau logistique.

Dans le cadre de ce programme, les autorités participant au contrôle des flux internationaux de marchandises ont convenu d'améliorer la qualité de leurs services conjoints en recourant, par exemple, à un système de sélection coordonnée des envois présentant un risque et à une méthode efficace de traitement et de calcul des droits à l'importation.

Le développement du programme SWTT se déroule par étapes, avec, comme point de départ, les deux plateformes suivantes : le Guichet unique maritime (MSW) et le Guichet unique de la navigation intérieure (BSW). Ces deux plateformes permettront, à partir de juin 2015, aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports de l'UE et à l'ensemble des autorités de l'UE de communiquer par voie électronique d'une manière harmonisée, conformément aux dispositions de la Directive 2010/65/UE communément appelée Directive sur les formalités déclaratives ou Directive « FAL ». La conception de ces plateformes sera achevée à la mi-2015 et sera suivie par d'autres projets qui s'inscriront eux aussi dans le cadre du programme SWTT.

Plateforme d'information logistique neutre (NLIP)

Le secteur de la logistique a été désigné par le gouvernement néerlandais comme étant le fer de lance de l'économie des

Pays-Bas. La réutilisation des informations dans l'ensemble du secteur de la logistique et entre l'industrie et les autorités pourrait renforcer encore davantage l'efficacité et la compétitivité de ce secteur.

C'est dans ce contexte que la Douane néerlandaise coopère avec plusieurs entités publiques et privées afin de développer la Plateforme d'information logistique neutre (NLIP). Celle-ci permettra à tous les partenaires de la chaîne logistique de soumettre des informations une seule fois, informations qui seront ensuite diffusées tout le long de la chaîne. Les émetteurs des messages d'information contrôleront qui peut y avoir accès et quand.

Diverses plateformes d'échange d'informations déjà mises en place par certains opérateurs seront connectées à la plateforme NLIP, notamment Cargonaut, le système d'information pour le fret aérien, et Portbase, le système d'information pour les communautés portuaires d'Amsterdam et de Rotterdam, ainsi que le bureau de poste électronique Digipoort du gou-

vernement. La NLIP intégrera les nouvelles plateformes développées par l'industrie au fur et à mesure de leur création. L'objectif consiste à permettre, via le système NLIP, l'échange des données stockées sur toutes ces plateformes. Ces données pourront dès lors

La Douane néerlandaise coopère avec plusieurs entités publiques et privées afin de développer la Plateforme d'information logistique neutre qui permettra à tous les partenaires de la chaîne logistique de soumettre, en une fois, des informations qui seront ensuite diffusées tout le long de la chaîne.



être réutilisées par les opérateurs économiques et les services gouvernementaux concernés.

Mise à jour des Programmes d'inspection

À côté des préparatifs liés au développement du SWTT et de la NLIP, un certain nombre d'autorités ont, ces dernières années, également œuvré à l'actualisation des inspections maritimes afin d'en améliorer l'efficacité et d'en réduire le poids. Telle est la finalité du Programme de mise à jour des inspections qui implique une collaboration accrue entre les autorités concernées dans le domaine des contrôles des ports maritimes et de la navigation intérieure.

Ce programme prévoit que les autorités chargées des inspections fonctionnent de plus en plus en tant que service unique de lutte contre la fraude. Ce modus operandi est synonyme d'une plus grande efficacité pour la communauté chargée de la lutte contre la fraude. En outre, cela réduit également la charge que représentent pour l'industrie les inspections, et ce, grâce à l'élimination des doubles contrôles. Le partage des résultats des contrôles permet aux autorités chargées de la surveillance de séparer le bon grain de l'ivraie et leur ciblage s'en trouve amélioré. Les analyses de risques servant également à définir des priorités, les entreprises respectueuses des règles, telles que les sociétés certifiées OEA, seront moins souvent contrôlées.

Un autre exemple emblématique d'une politique d'inspection efficace et moderne est la publication d'un Plan annuel de surveillance des transports par voies navigables. Ce Plan est également le fruit d'une collaboration entre autorités chargées de veiller au respect de la conformité et de lutter contre la fraude.

Sur le front de la recherche

Innovation en matière de conformité de la chaîne logistique et de gestion des frontières

Le programme de recherche « Innovation en matière de conformité de la chaîne logistique et de gestion des frontières » met l'accent sur l'innovation et l'amélioration de l'efficacité des modes de coopération entre les principaux acteurs du secteur de la logistique et la Douane néerlandaise.

À cette fin, des projets académiques novateurs sont encouragés dans l'un ou l'autre des domaines de recherche suivants : gestion de la conformité, infrastructure TIC, législation et réglementations. Ces projets de recherche sont menés par un consortium composé d'universitaires et d'au moins un partenaire du secteur privé qui contribue aux travaux de recherche et à leur financement.

Dans le domaine de la gestion de la conformité, le défi intellectuel consiste à concevoir de nouveaux modèles de contrôle qui permettront de réduire la charge administrative pesant sur les transactions internationales sur la base d'une coopération et d'une confiance absolues entre secteurs public et privé. Il s'agit de convaincre les entreprises du bien fondé d'accroître la visibilité et la sécurité de la chaîne logistique de sorte que les autorités gouvernementales l'utilisent comme base de référence pour leur politique de contrôle.

Dans le domaine de l'infrastructure TIC, le défi réside dans le développement d'innovations qui permettront un meilleur échange de données B2B, B2G et G2G, et dans la conception d'applications intelligentes grâce auxquelles les entreprises pourront optimiser leurs processus logistiques tout en fournissant aux douanes un accès à des données plus pertinentes, réduisant par là-même pour les entreprises le fardeau administratif inhérent aux contrôles douaniers.

Enfin, s'agissant de la législation et des réglementations, le défi consiste à éliminer les obstacles juridiques à l'utilisation de solutions innovantes dans le domaine de la gestion de la conformité de manière à garantir un meilleur échange de données B2B, B2G et G2G.

Pour illustrer ce dernier point, penchons-nous sur la situation qui prévaut actuellement au sein de l'UE. En Europe, les opérations transfrontalières doivent respecter la législation douanière de l'UE qui relève de la compétence de la CE et en particulier de la Direction générale Fiscalité et Union douanière (TAXUD).

Le transport de marchandises implique également qu'il faille respecter, d'une part, la législation de l'UE en matière de santé,

d'économie, d'environnement et de sécurité des produits et, d'autre part, les législations nationales relatives aux transports. Toutes ces réglementations créent des flux spécifiques d'informations en fonction des structures spécifiques de données et des moments auxquels les différents opérateurs doivent s'acquitter des différentes obligations.

Pour parvenir à une gestion des frontières coordonnée et efficace, il serait souhaitable que les entreprises n'aient à s'acquitter qu'une seule fois de l'obligation de transmettre les informations au gouvernement. Cela exige un travail de recherche sur les possibilités d'harmonisation des structures de données et des moments auxquels il faut satisfaire aux obligations sans que cela n'aille à l'encontre de l'objectif visé par la législation en vigueur.

La législation douanière de l'UE est actuellement à l'examen par la CE à Bruxelles pour tenter de moderniser le Code des Douanes Communautaires (CDC). Ces travaux de recherche qui portent sur de nouvelles formes de contrôle pourraient, d'ici 2020 et au-delà, aboutir à de nouvelles dispositions législatives dans le cadre du CDC.

Faire reculer les frontières

La Douane néerlandaise a élaboré une approche dite « stratifiée » en matière de lutte contre la fraude qui bénéficiera à la fois à la Douane et aux entreprises honnêtes. Cette démarche, fondée sur l'analyse des risques, se traduit, pour les entreprises fiables, par des interventions moins nombreuses - et moins dérangeantes - et, pour les autres opérateurs, par un plus grand nombre de contrôles.

En fonction des renseignements dont disposent la Douane sur les différentes parties qui y collaborent, une transaction sera répartie entre trois catégories : opérateurs inconnus, opérateurs connus et de confiance (OEA), et voies commerciales intelligentes et sûres. L'objectif à terme est que les contrôles douaniers s'effectuent, en principe, dans les pays exportateurs.

Il existe dans le cadre de cette démarche trois régimes principaux d'inspection ou de canaux de marchandises avec, pour

A Master's Programme for Strategic Managers in Customs

The MCA in Customs, Taxation and International Trade Law is a well-established course for customs practitioners in the public and private sectors of all countries. It is held in English and takes place in Germany.

The MCA was founded in 2005 to prepare students for roles as strategic managers in the field of customs. It is offered by the University of Münster and the AWA Foreign Trade Academy.

The course is part-time and lasts 18 months. The monthly lectures can also be attended online. The MCA is ECTS-accredited and recognised by the WCO. Graduates are awarded the degree "Master of Customs Administration" (MCA).

Start: September 2015
Location: Münster, Germany
Duration: 18 months
Contents: Lectures, project work and master's thesis
Contact: University of Münster
 Phone +49 (0)251 83 27591
 E-Mail customs@uni-muenster.de

Now open for
applications

Applications:
www.uni-muenster-mca.de/admission

Further information is available on our website:
www.uni-muenster-mca.de



MCA

CUSTOMS, TAXATION AND INTERNATIONAL TRADE LAW
 > University of Münster

chacun, un ensemble spécifique de mécanismes de contrôle.

- Le canal bleu correspond aux opérateurs inconnus - les autorités douanières effectuent des contrôles approfondis lors des opérations logistiques à la frontière sur la base d'analyses de risques.

- Le canal vert correspond aux opérateurs de confiance - les autorités douanières, certaines de la fiabilité avérée de l'opérateur, formulent des observations et s'assurent du bon comportement des opérateurs, de préférence sans intervenir sur le processus logistique en fonction du risque estimé.

- Le canal jaune correspond aux voies commerciales de confiance - les autorités douanières sécurisent des chaînes logistiques de bout en bout, conformément aux dispositions du Cadre de normes SAFE de l'OMD. La Douane connaît chacun des maillons de cette chaîne et peut dire de ces biens qui entrent sur le territoire des Pays-Bas ou qui le quittent

« nous savons qui a emballé ces marchandises ». En principe, ce système permet de réduire les contrôles à une seule inspection, au moment du chargement des marchandises dans un conteneur maritime ou aérien.

Gestion coordonnée des frontières

Le succès de cette démarche dépend de la volonté des autres services chargés de la lutte contre la fraude de rester en phase avec la vision et l'approche opérationnelle de la Douane. Cela est indispensable si l'on veut que la communauté des entreprises néerlandaises bénéficie de retombées positives.

Il sera ensuite possible de mettre en place un poste unique de contrôle à la frontière, l'ensemble des autorités concernées effectuant les contrôles au même moment et au même endroit de la chaîne de transport.

Toutefois, le succès de cette entreprise ne dépend pas uniquement de la Douane et des autres services, il exige également que le secteur privé ait foi en ce concept.

C'est ce qui se passe avec le programme OEA fondé, par essence, sur la confiance qu'éprouvent pour ce système les opérateurs économiques. De même, le concept de voies commerciales sûres ne sera pleinement opérationnel que si les entreprises en perçoivent les avantages et si elles sont disposées à investir dans des projets innovants afin d'en tirer le meilleur parti.

Avec la devise « faire reculer les frontières », la Douane a défini une vision qui servira de cadre de référence pour toutes les mesures qui seront mises en œuvre à l'avenir, et a marqué d'un trait blanc la ligne d'arrivée qu'il s'agira de franchir dans les années à venir.

La Douane néerlandaise est convaincue que l'adoption de cette stratégie permettra, d'une part, d'aider les Pays-Bas à préserver sa position de leader sur le marché international de la logistique et, d'autre part, de protéger l'UE et ses citoyens.

En savoir +
mam.neggers@belastingdienst.nl

Douane et Poste, dans les coulisses d'une nouvelle coopération



© Canada Post

Par David Koch,

RÉDACTEUR, UNION POSTALE UNIVERSELLE

UNE PLUS GRANDE coopération entre les postes et les douanes prend forme à l'échelle internationale grâce au Système de déclaration en douane de l'Union postale universelle. Cette coopération arrive à un moment où les douanes et les postes ont besoin de processus plus rapides mais tout aussi sûrs pour traiter le flot croissant d'envois générés par le commerce en ligne international.

Le nouveau centre de traitement de la région du Pacifique de Postes Canada, immense bâtiment de 700 000 pieds carrés (6,5 hectares) situé près de l'aéroport international de Vancouver, est devenu la première installation postale au monde à mettre en place la solution technologique de l'Union postale universelle (UPU) qui optimise les procédures douanières en recourant à l'échange de données par voie informatique et à l'automatisation : le Système de déclaration en douane (SDD).

Lorsque les envois entrant sur le territoire canadien atteignent le nouveau centre, les données relatives à leur contenu sont déjà connues et la Douane a déjà statué sur le traitement à leur donner. Au fur et à mesure que le courrier est vidé sur la

bande transporteuse du centre, les codes à barres apposés sur chaque envoi sont lus par un scanner à six faces. A plein rendement, le système peut traiter 6 000 envois arrivants par heure. Grâce au SDD, le code à barres renvoie aux données transmises sous la forme de messages électroniques à Postes Canada par la poste d'origine préalablement à l'envoi, données qui incluent la déclaration en douane.

La notification préalable donne à la Douane le temps nécessaire pour rendre sa décision sur les envois postaux avant même leur arrivée. Les envois à faible risque, dont la documentation a été examinée par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), sont destinés à être directement libérés à leur arrivée. Ils font toutefois l'objet d'une inspection visuelle, après quoi leur sont accolées les factures comprenant les droits et taxes exigibles, puis ils sont acheminés dans la section domestique du tri.

Les envois qui, présentant un risque plus élevé, sont retenus pour examen, sont automatiquement écartés grâce à un système de « bande transporteuse intelligente ». Ils

sont ensuite examinés par les employés de l'ASFC dans une zone réservée aux examens douaniers secondaires - les employés postaux ne sont pas autorisés à agir en tant que douaniers au Canada.

Le recours à cette technologie reflète les intérêts communs des postes et des douanes. Les deux parties sont notamment sous pression pour garantir un niveau élevé de sécurité, surtout depuis que deux bombes, placées au Yémen, ont été découvertes en 2010 dans des avions-cargo de coursiers privés à destination des États-Unis. « Nous partageons le même objectif, à savoir rendre la chaîne logistique postale plus efficace pour les Canadiens, tout en garantissant un niveau élevé de sûreté aux frontières et de sécurité publique », déclare Stefanie Wudel, porte-parole de l'ASFC.

Cadre juridique

Le SDD répond aussi à l'émergence de toute une série de réglementations dans le secteur postal au niveau mondial, les gouvernements commençant à soumettre les volumes de courrier aux mêmes règles que celles applicables au fret. Si les transitaires et les transporteurs privés sont déjà tenus d'envoyer aux douanes les données concernant leurs envois avant leur chargement dans l'avion, les envois postaux n'étaient, quant à eux, historiquement pas soumis à cette obligation.

Le législateur américain a été le premier à adopter une vaste réforme postale et à instituer notamment l'obligation de fournir à l'avance les données des envois entrant sur le territoire. Très vite, la Chine a exigé de recevoir également des informations préalables, suivie par la Russie en septembre 2014. L'Union européenne se prépare à faire de même.

« Il fallait se rendre à l'évidence. L'UPU et l'OMD ont donc développé des outils afin d'aider les opérateurs postaux et les douanes à s'adapter aux nouvelles règles. Et c'est là la raison d'être du SDD », selon Harald Weyerich, directeur du Centre de technologies postales (CPT) de l'UPU.

Défis

Aujourd'hui, une poignée d'opérateurs postaux échangent jusqu'à 1,5 million de messages électroniques par semaine avec Postes Canada. D'autres préparent la mise en place d'un système d'échange similaire en 2015.

Le fait que les transporteurs fournissent des données incomplètes et de piètre qualité constitue l'un des problèmes identifiés avec la mise en œuvre du nouveau système. L'obtention de données de qualité et complètes est en effet essentielle à l'évaluation préalable du montant des droits et taxes à acquitter, évaluation qui permet de faciliter le traitement des envois à faible risque. Il est ainsi primordial d'assurer une coordination constante avec les partenaires clés sur la question de la qualité des données.

« Pour atteindre notre objectif, il suffirait que certains gros expéditeurs procèdent à quelques changements », souligne Stéphanie Glover, directrice du département douanes et facilitation du commerce à Postes Canada.

Autres défis : la formation des employés aux nouveaux équipements et un nombre plus élevé que prévu de petits paquets qui, trop petits pour la bande transporteuse, doivent être traités manuellement. « Résoudre ces problèmes fait partie de la phase d'apprentissage inhérente à la mise en œuvre de ce système inédit », souligne Stéphanie Glover tout en rappelant que les travaux de développement du SDD par l'UPU ont été à la base de la réussite actuelle et à venir du projet.

Échanges internationaux

Le nombre d'opérateurs postaux participant à des projets pilotes d'échanges de données dans le cadre du projet SDD s'élevait à 16 en mai 2014. *United States Postal Service* et Postes Canada étaient déjà à l'époque tous les deux en phase de production et prêts à échanger des données avec tout autre utilisateur du SDD.

Deutsche Post DHL opère, lui, actuellement dans un environnement de test, selon Alexander Edenhofer, porte-parole de l'opérateur. Cependant, des normes strictes de protection des données en Allemagne l'empêchent de transmettre les données relatives à des envois partants : l'échange de données relatives aux

noms de l'expéditeur et du destinataire fait l'objet de restrictions.

En outre, mettre en place le système pour les envois arrivants nécessiterait que la Douane allemande adapte son système informatique, lequel est connecté à celui de *Deutsche Post DHL*. Ce changement n'est pas à l'ordre du jour actuellement, indique Alexander Edenhofer. Ce n'est là qu'un exemple de la diversité des situations à l'échelle d'un pays.

Autre opérateur à s'être lancé en terre inconnue, *Australia Post* pilote actuellement le SDD sur les envois arrivants en coopération avec les autorités nationales frontalières. L'opérateur australien transmet aussi des données pour les envois partants à certains pays partenaires. Cette phase de validation du concept a été jugée nécessaire afin d'évaluer et d'améliorer les données reçues, *Australia Post* travaillant en liaison avec des opérateurs expéditeurs de données pour identifier des problèmes potentiels.

Cette période d'essai doit aussi permettre de déterminer « la meilleure façon de changer le traitement des envois arrivants afin d'exploiter au mieux l'échange des données », affirme la porte-parole de l'opérateur postal, Jenni Bolton. Les avantages attendus sont une réduction des coûts et une détection plus efficace des délits et infractions.

L'opérateur australien teste aussi la fonction de « surveillance » du SDD qui permet d'identifier en amont des envois à haut risque et d'empêcher leur expédition. À propos de la raison d'être du SDD, Jenni Bolton souligne le potentiel qu'il représente pour un meilleur service à la clientèle. « *Australia Post* est prête à poursuivre les initiatives qui renforcent la coopération entre les opérateurs désignés et les autorités douanières tout au long de la chaîne logistique, et qui, dès lors, nous permettent de fournir un service de meilleure qualité », ajoute-t-elle.

Coût de mise en œuvre

Actuellement, le SDD est unique en son genre sur le marché. Comme de plus en plus de postes l'adoptent, elles vont aussi pouvoir réaliser des économies d'échelle. Les coûts de développement des normes et des logiciels sont déjà couverts. Les

nouveaux utilisateurs n'ont donc pas à payer les coûts de développement de leur propre système et la mise à jour des logiciels est prise en charge par le Centre de technologies postales de l'UPU (CTP), lequel est régi par les 151 membres de la Coopérative télématique. La première phase de développement du SDD a été financée par la Coopérative du Service de courrier exprès (Express Mail Service – EMS) de l'UPU, qui compte plus de 170 membres. La seconde phase a été financée par Postes Canada.

« Tous les produits développés par le CTP - y compris le SDD - sont proposés pour une cotisation annuelle selon un barème différencié, basé sur le produit intérieur brut du pays demandeur. Tous les opérateurs ont accès à ces produits, qu'ils appartiennent ou non à la Coopérative télématique », précise le Directeur du Centre Harald Weyerich. « L'adhésion comporte toutefois des avantages, tels que des réductions de prix, un droit de vote et l'accès aux réunions où ces solutions techniques sont décryptées. Comme le CTP est un organisme à but non lucratif, ses produits sont proposés à un prix compétitif ».

Collaboration UPU/OMD

Si le SDD a vu le jour, c'est surtout grâce aux efforts conjoints de l'UPU et de l'OMD, et notamment du Comité de contact

Comment le Système de déclaration en douane fonctionne

Deux sortes de message électronique (définis par la norme de l'UPU M43) font partie du processus du Système de déclaration en douane. Le premier remplace les documents utilisés pour la déclaration en douane. Le second, envoyé en retour par la douane, indique si un colis doit ou non être retenu en vue d'une inspection. Ce message peut aussi inclure d'autres données, telles que le montant des droits ou taxes dont l'expéditeur devra s'acquitter, en fonction d'un accord spécifique conclu entre l'opérateur désigné et la douane.

OMD-UPU. Les représentants de l'UPU participent régulièrement aux réunions de l'OMD et inversement. Cette étroite coopération a débouché sur la mise en place de messages électroniques standardisés qui est à la base du SDD.

Mais le SDD n'est qu'un des nombreux projets sur lesquels l'UPU et l'OMD travaillent afin de stimuler une collaboration plus étroite entre postes et douanes à l'échelle nationale. Les deux organisations ont par exemple récemment publié une série de directives pour formuler des protocoles d'accord et faciliter ainsi la coopération entre douanes et opérateurs postaux. Ces accords permettent de clarifier leurs obligations et responsabilités respectives, notamment pour mettre en œuvre des applications techniques comme le SDD.

Le Comité de contact a également récemment publié le Guide pour le dédouanement postal, un document pour faciliter le traitement des envois postaux par les douanes. Ce guide d'une cinquantaine de pages devrait améliorer la compréhension mutuelle de leur fonctionnement respectif. Décrit comme un « document vivant », qui sera mis à jour régulièrement, il aborde aussi bien la différence entre paquets et colis que la lutte contre le trafic transfrontalier des armes.

« Ces efforts conjoints témoignent des actions en cours au niveau international pour garantir la sécurité tout en contribuant au développement économique, alors que le commerce en ligne devient un vecteur de croissance pour les micro, petites et moyennes entreprises », déclare Akhilesh Mathur, coordonnateur de la chaîne logistique à l'UPU. « Pour le bon fonctionnement du commerce en ligne, la prospérité des postes et une bonne qualité de service, l'interface poste-douane doit être efficace. »

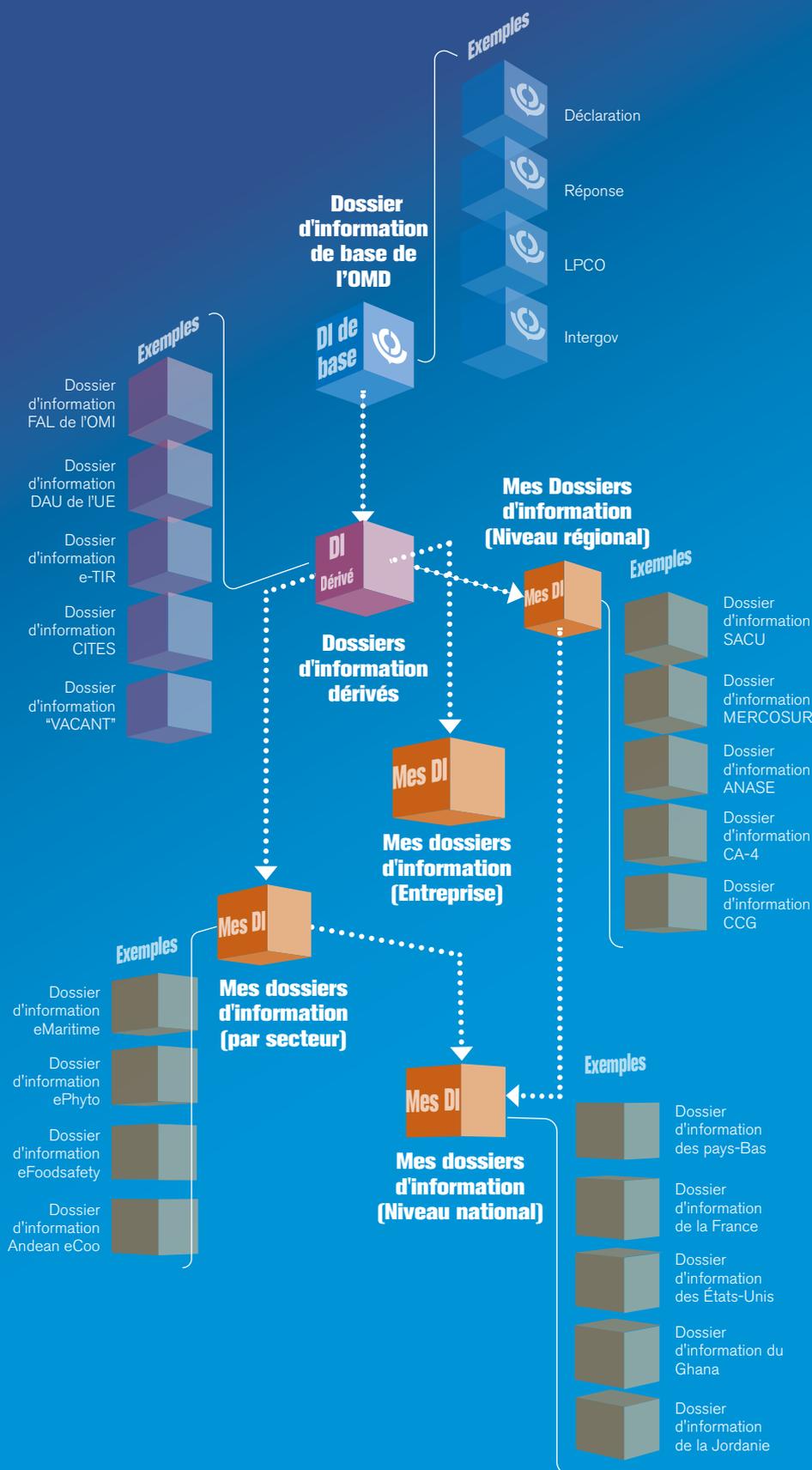
« Garantir le bon déroulement des opérations pour la croissance du commerce en ligne est aussi un enjeu pour les douanes », conclut Pashupati Nath Pandey, expert de l'OMD. « Nos deux organisations ne peuvent pas se permettre de ne pas y répondre. »

Cet article est la transcription revue et abrégée d'un article paru dans le numéro de septembre-octobre 2014 du magazine officiel de l'UPU, Union Postale.

En savoir +

<http://news.upu.int>

Le Modèle de données de l'OMD :



tremplin vers plus de connectivité entre les acteurs du commerce international

Par Satya Prasad Sahu,

DIRECTEUR GÉNÉRAL [GUICHET UNIQUE], DOUANE INDIENNE

Les questions liées aux procédures réglementaires compliquées, aux redondances en matière de documents et données exigés par les services gouvernementaux, et à l'utilisation de documents sur support papier ont été étudiées depuis vingt ans de manière approfondie. Plusieurs recommandations et directives ont ainsi été élaborées afin de réduire les contraintes pesant sur l'opérateur confronté à des formalités réglementaires. Parmi ces recommandations, figure l'utilisation des normes internationales relatives aux données et documents. Dans ce domaine, l'OMD encourage le recours à son Modèle de données, un recueil de normes internationales relatives aux données et renseignements exigés non seulement par les autorités douanières, mais aussi par les services gouvernementaux réglementant le commerce transfrontalier.

LES ÉTUDES MENÉES sur le temps et les coûts inhérents à l'accomplissement des transactions commerciales internationales ont mis en exergue la lourdeur des tâches liées à la préparation des documents exigés. Il est notamment communément admis qu'il existe un grand nombre d'informations redondantes devant être fournies par un opérateur.

L'initiative prise par l'Australie en 2005, afin d'élaborer un ensemble de données normalisées destinées aux échanges internationaux, illustre bien l'ampleur du problème.

Appelé projet SDS (Standardised Data Set), l'exercice, mené par l'ensemble des services gouvernementaux bien que piloté par la douane, visait à terme à mettre en place une plateforme commune pour la présentation des données d'importation, d'exportation et de transit.

L'équipe du projet SDS a ainsi recueilli 7 649 éléments de données auprès de 41 services gouvernementaux. Ce nombre a pu être réduit à 3 993 grâce à l'élimination de doublons au sein de certains services, puis à 650 suite à une première harmonisation rapide

entre services. Pour donner une idée, 22 services exigeaient que soit fourni le nom de l'exportateur sur 118 formulaires différents. Cette information apparaissait 212 fois sur ces 118 formulaires, exprimée de 61 manières différentes, dans 16 formats différents, d'une longueur allant de 20 à 300 caractères. Les responsables du projet SDS ont réussi à normaliser cette entrée et à la réduire à un seul élément de donnée (Nom de l'exportateur) de 70 caractères.

Les questions liées à de telles redondances en matière de documents et données, ainsi qu'à des procédures réglementaires compliquées et à l'utilisation de documents sur support papier, font l'objet, depuis vingt ans, d'études approfondies. Plusieurs recommandations et directives ont ainsi été élaborées afin de réduire les contraintes, notamment de coût et de temps, pesant sur l'opérateur confronté à des formalités réglementaires. Parmi ces recommandations, figure l'utilisation des normes internationales relatives aux données et documents.

Normes internationales en matière de données

Lorsque des partenaires commerciaux s'échangent des données en recourant à des moyens autres que des documents sur support papier, par exemple en utilisant des méthodes de télétransmission comme l'échange direct entre systèmes informatiques, ils doivent utiliser un « langage » commun et, pour ce faire, convenir d'un certain mode d'expression, à savoir : protocoles communs, identification de message, abréviations ou codes communs pour la représentation des données, séparateurs d'éléments de données et de message, etc.

Si une norme universellement reconnue n'est pas utilisée, chaque couple de partenaires désireux d'échanger des données doit convenir du « langage » qu'il utilisera de manière bilatérale. Étant donné le nombre de partenaires qui s'échangent des données aux fins d'une transaction commerciale

internationale et le nombre croissant d'utilisateurs potentiels de techniques de télétransmission, il va de soi qu'une telle approche bilatérale n'est pas viable.

À l'heure actuelle, il existe, pour les échanges internationaux, au moins trois « modèles de données », c'est-à-dire des modèles qui organisent les éléments de données et normalisent la manière dont ces éléments interagissent. Le plus ancien d'entre eux est le Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UN/TDED). Le TDED contient 1 083 éléments et leurs définitions sont disponibles sur les pages web de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU).

Étroitement lié aux formulaires sur support papier, le TDED est une simple liste d'éléments de données et ne fournit aucune explication en ce qui concerne la manière dont ces éléments doivent être combinés pour générer des informations utiles ou la manière dont ils peuvent être présentés dans un modèle électronique. Toutefois, le TDED reste pertinent, même dans un environnement électronique. En effet, il constitue le répertoire sur lequel se fondent les normes de l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport des Nations Unies (EDIFACT/ONU).

L'EDIFACT/ONU comprend un ensemble de normes, répertoires et directives internationalement reconnus pour l'échange électronique de données structurées et notamment pour l'échange de données relatives au commerce de biens et de services entre systèmes informatiques indépendants. Le TDED contribue à l'organisation des composants de l'EDIFACT/ONU qui sont habituellement utilisés dans les échanges de données informatisés.

La Bibliothèque des composants communs (CCL) qui contient plus de 6 000 éléments peut être considérée comme un progrès de plus par rapport au TDED. La CCL couvre un champ plus large et comprend, contrairement au TDED, les concepts de modélisation des données. En suivant un ensemble de règles techniques, il est possible de concevoir des documents commerciaux électroniques. Tous les éléments du TDED ne sont pas explicitement repris dans les quelque 6 000 éléments de la CCL. Cela peut vraisemblablement s'expliquer par le fait que la CCL adopte une approche plus systématique qui

permet de représenter plusieurs éléments du TDED dans une définition plus générique de la CCL.

Le Modèle de données de l'OMD se fonde largement sur ces normes. Il est en grande partie le fruit d'un croisement de données avec le TDED et inclut un message EDICACT/ONU normalisé appelé GOVCBR. Les principes de modélisation du Modèle de données de l'OMD et de la CCL sont très semblables dans la mesure où tous deux sont fondés sur la Spécification technique des composants communs (CCTS).

Le Modèle de données de l'OMD a fait l'objet d'une évaluation approfondie de conformité avec les normes génériques internationales élaborées non seulement par les Nations Unies mais également par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Les codes ISO incluent le Code des pays (ISO 3166), le Code des devises (ISO 4217), le Code des dates, heures, périodes de temps (ISO 8601) et le Code des Éléments de données commerciales (UNTDDED - ISO 7372).

Le Modèle de données de l'OMD peut être considéré comme un produit à valeur ajoutée basé sur l'ensemble de ces normes largement reconnues. Il a été conçu afin de répondre à la nécessité de pouvoir disposer d'un dictionnaire international propre au domaine douanier permettant la normalisation et la simplification des prescriptions douanières en matière de données. Alors que la reconnaissance et l'utilisation de normes par un nombre croissant d'acteurs agissent comme un catalyseur vers une simplification significative des échanges, l'adoption par la communauté mondiale du Modèle de données constitue pour l'OMD un objectif stratégique.

Le Modèle de données

Qu'entend-on exactement par Modèle de données de l'OMD ? Il s'agit d'un recueil de normes internationales relatives aux données et renseignements exigés par les services gouvernementaux responsables des procédures en matière de commerce transfrontalier. Ce recueil a été élaboré par l'OMD après un examen minutieux de tous les instruments et directives internationaux pertinents ainsi que des pratiques nationales et du secteur privé. L'objectif consistait à parvenir à un consensus sur la manière dont les données seraient utilisées lors des

contrôles réglementaires dans des situations d'échanges commerciaux internationaux.

Le Modèle de données de l'OMD contient des jeux de données correspondant aux différentes procédures douanières comprenant la définition d'éléments de données, les formats de données recommandés et des suggestions de listes de codes. Les éléments de données sont logiquement regroupés en unités d'informations significatives (appelées modèles d'information). Ces modèles d'information jouent le rôle de blocs réutilisables permettant de concevoir des modèles d'échange de données et de documents électroniques.

Le Modèle contient également des « dossiers d'information » qui constituent des modèles électroniques normalisés liés aux processus opérationnels (déclaration de marchandises, déclaration de fret, déclaration du moyen de transport, licences/permis, certificats).

Le Modèle de données de l'OMD est donc une bibliothèque de composants de données et de modèles de documents électroniques pouvant être utilisés pour procéder efficacement à des échanges de données commerciales. Il peut être accepté et adopté dans le monde entier puisqu'il est constitué de normes internationalement reconnues.

Dossiers d'information

Comme précédemment indiqué, le concept de dossiers d'information est unique au Modèle de données de l'OMD. Les dossiers d'information décrivent les différentes manières dont le Modèle de données de l'OMD peut être utilisé. Partant de modèles très génériques d'échange d'informations (appelés « dossiers d'information de base »), l'Équipe de projet chargée du Modèle de données (EPMD) a ensuite conçu les « dossiers d'information dérivés » qui reflètent les profils d'utilisation par rapport à des contextes juridiques bien définis.

À chaque type d'application opérationnelle du Modèle de données de l'OMD peut correspondre son propre dossier d'information dérivé. Par exemple, le dossier d'information dérivé FAL de l'Organisation maritime internationale (OMI) régit l'interface navires/ports. Pour les déclarations de marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit, il existe le dossier d'information du Document administratif unique (DAU).

L'Union européenne s'emploie à définir les spécifications de son nouveau Code de douanes communautaire en mettant en œuvre des dispositions fondées sur le Modèle de données de l'OMD. Elle envisagerait également d'élaborer un dossier d'information « Douane UE » qui décrirait les prescriptions en matière d'interface entre toutes les administrations de ses États membres.

Maintenance

La maintenance du Modèle de données de l'OMD est assurée par l'Équipe de projet chargée du Modèle de données (EPMD) avec le soutien du Sous-Comité informatique (SCI) de l'OMD. Le processus d'élaboration des normes satisfait aux critères de transparence, étant donné que toutes les parties intéressées peuvent participer aux réunions de l'EPMD. Des procédures transparentes ont également été établies pour les améliorations et mises à jour.

Les propositions de modification du Modèle de données de l'OMD se font via la soumission d'une demande de mise à jour de données (DMR) à l'EPMD. Ces demandes sont ensuite présentées et examinées pendant les séances plénières de l'EPMD, et sont incluses dans l'édition suivante du Modèle de données si elles ont reçu le soutien d'au moins deux de ses membres. Quant aux dossiers d'information, l'EPMD a adopté un modèle de gestion très souple. Actuellement, la plupart des dossiers sont gérés par l'EPMD. Toutefois, certains formulaires appartiennent à d'autres organisations qui en assurent la gestion.

Par exemple, le Secrétariat de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) est propriétaire des formats et modèles pour la délivrance informatisée du permis CITES et est responsable des mises à jour de ces modèles. L'EPMD offre simplement une plateforme aux fins de publication du dossier d'information relatif à la délivrance informatisée du permis CITES. L'Organisation maritime internationale (OMI) a, quant à elle, décidé récemment de confier à l'EPMD la gestion de son Recueil FAL qui rassemble un éventail de modèles électroniques. Ces modes de gestion peuvent s'appliquer à bien d'autres organisations et illustrent le potentiel existant entre diverses organisations internationales en matière de collaboration.



Profils d'utilisateur

Dans la mesure où il définit des normes permettant des échanges de données en temps réel entre toutes les parties prenantes, le Modèle de données de l'OMD s'adresse à toute une gamme d'utilisateurs. Il réduit non seulement les frais de développement des interfaces mais il contribue également à diminuer le coût inhérent à la préparation et à la présentation des données transactionnelles à la douane et aux autres autorités de réglementation. En outre, grâce à une simplification dans l'échange de données liées à l'octroi de licences, permis et autres autorisations, il permet de réduire la paperasserie commerciale.

Le secteur des transitaires gère un système d'interfaces avec la douane afin de fournir des renseignements préalables aux différents points d'entrée et de sortie. Certaines de ces interfaces peuvent requérir des renseignements préalables au chargement, au départ ou à l'arrivée, ce qui exige une grande agilité opérationnelle et un niveau élevé d'interopérabilité entre les systèmes d'échange de données. Dans le cadre, par exemple, d'un contrat de transport stipulant l'envoi de renseignements préalables au Japon et à l'UE, un transitaire pourra développer une interface sur la base du Modèle de données de l'OMD afin de satisfaire au mieux à cette disposition.

Se fondant sur les données d'exportation, un courtier en douane aura la possibilité de préparer rapidement les données de base aux fins d'importation dans le pays d'importation. La gestion efficace des flux d'informations transfrontaliers dans un cadre mondial basé sur le Modèle de données de l'OMD et sur les dossiers d'information spécifiques connexes requiert la compréhension des exigences imposées par les différents pays et de leurs régimes juridiques.

La mise en œuvre de contrôles de certains groupes de marchandises est généralement liée à des questions de licences, permis et autres certificats délivrés par les services gouvernementaux. Ces documents sont échangés par les parties entre les pays et au sein de ceux-ci. C'est à cette fin précise qu'a été élaboré le dossier d'information appelé « LPCO » (Licences, Permis, Certificats et Autres).

Le concept de guichet unique implique qu'un renseignement ne doit être transmis qu'une seule fois à l'autorité responsable. Dans un environnement de guichet unique, les services gouvernementaux doivent fusionner leurs déclarations de marchandises respectives par le truchement d'un processus d'harmonisation et de normalisation des données. Le Modèle de données de l'OMD s'est avéré très précieux lorsqu'il s'est agi d'harmoniser les exigences documentaires des différents services gouvernementaux. Par exemple, le Canada a élaboré une déclaration d'importation intégrée qui contient les exigences de tous les services concernés.

Adoption du Modèle : mode d'emploi

Qu'il s'agisse d'une agence gouvernementale ou d'une entité du secteur privé partie prenante au commerce ou au transport international, la décision d'adopter ou d'utiliser le Modèle de données de l'OMD impliquera une révision critique des systèmes fonctionnels internes et des applications logicielles. En outre, puisqu'il suppose des échanges d'informations entre organisations, il convient de concevoir un concept de projet approprié et de garantir l'engagement de tous les acteurs. Les administrations douanières devront pour leur part procéder à de nombreuses consultations, notamment avec les organismes nationaux chargés de réglementer les flux transfrontaliers.

Il incombera à chaque organisation de réviser son architecture opérationnelle existante et de procéder à une analyse des flux d'informations. Ensuite, le rôle joué par le Modèle de données de l'OMD devra faire l'objet d'une évaluation. Si elle dispose d'un modèle opérationnel révélant une analyse coûts/bénéfices favorable, l'organisation devra préparer un plan opérationnel auquel participeront les responsables des différents services pertinents dont ceux de la fonction TI.

Le Modèle de données de l'OMD est mis gratuitement à la disposition de tous les services gouvernementaux et organisations. Il est proposé à un prix raisonnable à toutes les parties intéressées. Si une organisation du secteur privé envisage d'adopter ou d'utiliser le Modèle de données de l'OMD, elle devra élaborer un modèle opérationnel approprié et contacter l'OMD afin d'être informée des modalités et conditions applicables. L'OMD propose son Modèle de données à toutes les entités intéressées du secteur privé selon des modalités comparables, à titre non exclusif.

Ainsi, l'OMD a signé un accord de distribution avec GEFEG, une entreprise privée. Cette société travaille depuis de nombreuses années dans le secteur du développement de logiciels pour la gestion des métadonnées. Via son produit GEFEG.FX, l'entreprise commercialise le Modèle de données de l'OMD dans un format structuré réutilisable qui permet différents modes efficaces de production rapide de profils de mise en œuvre du Modèle, profils que nous appelons aussi dossiers d'information.

Pour pouvoir produire des messages et documents électroniques conformes, il convient d'identifier, de présenter sous forme de tableau, de cartographier et de modéliser les données contenues dans les formulaires prescrits par le Modèle de données de l'OMD. Une telle opération, si elle est effectuée manuellement, pourrait s'avérer longue et fastidieuse. L'outil proposé par GEFEG permet d'accélérer et de personnaliser cette procédure. GEFEG a favorisé l'adoption du Modèle de données de l'OMD en démontrant aux administrations douanières et aux services publics partenaires les avantages significatifs en matière de conformité et d'interopérabilité qu'offrent des structures de données normalisées. Il est non seulement utilisé par ces derniers, mais aussi par des opérateurs et autre partie prenante à des transactions transfrontalières.

Comment l'OMD garde-t-elle le contact ?

Toutes les organisations sont encouragées à maintenir un contact régulier avec les experts de l'OMD par le truchement de l'EPMD afin de faciliter l'adoption du Modèle de données le plus tôt possible, et notamment au moment de l'installation, de la révision ou du remplacement de leurs systèmes automatisés. Toutes les parties intéressées sont invitées à tirer le meilleur parti des formations, séminaires et ateliers organisés par l'OMD. Il serait également bénéfique aux utilisateurs de se rendre dans les pays ayant déjà mis en œuvre le Modèle de données afin de mieux en comprendre les fonctionnalités ainsi que les avantages qu'il offre au titre de l'amélioration de la gestion des frontières.

L'OMD suit de près l'adoption et l'utilisation à l'échelle mondiale de son Modèle de données. Un certain nombre de membres ont utilisé le Modèle de données de l'OMD dans le cadre de projets nationaux aux fins de mise à niveau de leurs systèmes informatiques nationaux ou de développement de guichets uniques. D'autres membres ont élaboré des tableaux de concordance entre le Modèle de l'OMD et leurs exigences nationales en matière de données.

Près de la moitié des membres de l'OMD ont adopté SYDONIA, le système douanier intégré automatisé mis au point par la CNUCED et soutenu au niveau mondial par des partenaires de développement. La CNUCED coopère étroitement avec l'OMD pour garantir une conformité continue avec le Modèle de données de l'OMD. C'est pourquoi, nous pouvons affirmer que, en temps voulu, il sera possible aux utilisateurs de SYDONIA de développer et publier des dossiers d'information du Modèle de l'OMD qui décriront des exigences nationales spécifiques.

L'Équipe de projet chargée du Modèle de données fait en sorte que sa mission n'aille pas à l'encontre d'autres activités de normalisation en cours ni ne fasse double emploi avec des travaux déjà réalisés ou en cours de réalisation portant sur les normes. En fait, l'EPMD veille à ce que l'harmonisation soit assurée avec les normes existantes telles que le TDED et l'EDIFACT/ONU.

Le processus d'élaboration de normes de l'OMD, décrit dans les Procédures de mise à jour du Modèle de données de l'OMD, garantit une excellente assurance de la qualité. Les spécifications techniques et de

procédure retenues respectent la neutralité technologique et garantissent la stabilité et l'interopérabilité tout en fournissant des produits pouvant être soumis à des processus rigoureux d'assurance de la qualité. La réalisation du contrôle qualité des normes est assurée par les experts participant aux réunions de l'EPMD.

Quid de l'avenir ?

Le Modèle de données de l'OMD a permis la réalisation de progrès extraordinaires dans l'élaboration de normes non seulement pour les administrations douanières mais aussi pour un certain nombre d'autres services gouvernementaux. L'Équipe de projet chargée du Modèle de données est passée maître dans l'art de développer et de publier ses travaux, chaque nouvelle édition représentant une version améliorée du Modèle et suscitant de nouvelles adhésions. Quoi qu'il en soit, une question mérite d'être posée : que lui réserve l'avenir ? Comment s'inscrit-il dans le nouveau paysage technologique ?

L'avenir de l'informatique va largement se définir par rapport à l'apparition de systèmes dits ubiquitaires, accessibles à des utilisateurs mobiles via des applications installées sur divers périphériques. Ces applications résulteront et généreront des flux d'informations en temps réel et iront de pair avec les progrès réalisés dans l'exécution de processus opérationnels. Cela peut déjà s'entrevoir dans les tendances qui se dessinent en de nombreux domaines tels que les achats en ligne, la facturation électronique, le financement de la chaîne d'approvisionnement, la gestion de demandes de services de transport, les solutions de gestion d'entrepôts et de suivi des stocks en temps réel, la gestion de charge et de flotte, etc.

Ces évolutions annoncent l'émergence d'un environnement dans lequel les informations relatives à la chaîne logistique seront disponibles en temps réel à des fins d'exploitation et de réglementation. Ce concept est éprouvé dans des projets portant sur les pipelines de données qui acheminent les données commerciales tout le long de la chaîne logistique et peuvent fournir des données à la demande et en temps réel à la douane et aux autres autorités de réglementation. Ces données sont obtenues à la source et sont vierges de toute contamination pouvant résulter de problèmes de qualité survenant lors des interventions répétées des acteurs de la chaîne logistique souhaitant les transcrire

ou les interpréter. Nécessitant un minimum d'intervention, d'entrée de données et autres coûts, cette approche se révèle être une option gagnant-gagnant pour les secteurs public et privé. En outre, elle réduit les interventions nécessaires au titre du traitement des données, ce qui libère des ressources que le secteur privé et la communauté des courtiers en douane peuvent dès lors affecter aux questions prioritaires de conformité.

Ce scénario futuriste est déjà une réalité technologique pour un nombre croissant d'applications métiers qui l'exploitent. S'agissant de la douane et des autorités de réglementation, celles-ci doivent encore prendre la pleine mesure de ce que peut offrir cette nouvelle approche. Le Modèle de données de l'OMD, et ses dossiers d'information, ont pour ambition d'être la source et le vecteur de ces connaissances essentielles qui permettront le développement d'interfaces locales basées sur des flux mondiaux d'informations à partir desquelles les plombiers de l'ère internet pourront offrir des flux d'informations

continus comme le prévoit le concept de « pipelines de données ».

Une participation effective à ce type d'initiative sera facilitée par l'examen des travaux menés actuellement dans le cadre des « dossiers d'information de référence » qui expliquent le lien entre les données commerciales et les exigences réglementaires. Sachant que la majeure partie des données douanières et réglementaires provient de documents commerciaux et de transport, l'initiative de l'EPMD de développer ces dossiers d'information de référence est à la fois bienvenue et particulièrement opportune.

En outre, il incomberait au EPMD de poursuivre ses travaux afin d'identifier s'il reste des domaines non explorés, notamment en matière de procédures douanières ou d'autres procédures réglementaires qui sont moins fréquemment utilisées. Il s'agira également de déterminer quels Dossiers d'information restent à développer. Une fois ces travaux réalisés, l'Équipe de projet chargée du

Modèle de données pourrait être renommée « Équipe de gestion du Modèle de données », le modèle d'engagement des partenaires de l'équipe restant lui inchangé.

Seules la volonté et l'énergie de l'ensemble des parties prenantes au commerce international permettront de parvenir à l'objectif fixé, à savoir une interopérabilité et des échanges commerciaux à faible coût par le truchement d'applications ubiquitaires et de procédures réglementaires non redondantes. La marche inexorable qui nous mène vers plus de connectivité et de partage verra la réalisation de ces objectifs. Une seule question demeure : dans combien de temps ?

M. Satya Prasad Sahu a occupé les fonctions d'Administrateur technique principal et Directeur adjoint de la facilitation par interim à l'Organisation mondiale des douanes. Cet article reflète le point de vue de l'auteur.

En savoir +
dm@wcoomd.org
<http://www.wcodatamodel.org/>

La Nouvelle-Zélande déploie son Système conjoint de gestion des frontières

LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE de la Nouvelle-Zélande dépend de chaînes logistiques sûres et efficaces, de sa réputation de partenaire commercial fiable et de sa popularité en tant que destination touristique.

Son système de gestion des frontières figure parmi les meilleurs au monde. Chaque année, la Douane néo-zélandaise gère des transactions d'une valeur dépassant les 150 milliards de dollars néo-zélandais (NZD), traite 50 millions d'envois postaux, contrôle environ 10 millions de voyageurs et perçoit plus de 11 milliards NZD au titre du recouvrement des recettes.

Autre service gouvernemental, le Ministère des industries primaires (MPI) est, quant à lui, chargé de la gestion des risques liés à la biosécurité posés par le fret, les aéronefs ou navires, les voyageurs et les envois postaux, notamment les risques associés aux denrées alimentaires importées.

Durant ces quatre dernières années, l'Administration des douanes et le MPI ont développé un système commun de gestion des frontières appelé JBMS (pour Joint Border Management System) afin de moderniser et d'intégrer les procédures de dédouanement à la frontière pour les personnes, les marchandises et les aéronefs ou navires, et d'améliorer le partage des données et des technologies entre la Douane, le MPI et d'autres services concernés par la sécurité des frontières.

L'élaboration du système JBMS est partiellement financée par le gouvernement central et par la Douane et le MPI via leur financement de base. Devant s'acquitter de droits de transaction, le secteur privé participe également au financement du système JBMS.

Le JBMS est doté de deux composantes essentielles :

- un guichet unique, « Trade Single Window » (TSW), destiné aux entreprises ;
- une fonctionnalité appelée « capacité avancée en matière de risque et de renseignement (capacité R&I) », qui repose sur des outils sophistiqués permettant d'explorer et d'exploiter les données (data

mining), d'évaluer les risques et d'analyser les tendances.

Le guichet TSW utilise les messages électroniques de dédouanement et de déclaration du fret de la version 3.2 du Modèle de données de l'OMD. Les informations entre les différents services de réglementation impliqués dans la gestion des opérations transfrontalières sont ainsi harmonisées. Tous ces services ont été étroitement associés au développement de la version 3.2 du Modèle et ont été parmi les premiers à adopter cette nouvelle norme et à utiliser ses nouveaux formats de messages.

Au niveau national, le guichet TSW permet d'échanger davantage d'informations par voie électronique avec des partenaires de l'industrie, tels que les ports et les transporteurs, aux fins d'une meilleure planification logistique. À plus long terme, le TSW créera les conditions optimales pour la réalisation d'un objectif partagé par l'OMD et la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC), à savoir la facilitation des échanges grâce au partage des données d'un pays à l'autre.

Réalisations

Une grande partie des fonctionnalités du nouveau guichet TSW a été déployée à des fins douanières, de biosécurité et de sécurité alimentaire : il s'agit de quatre des cinq dépôts principaux (le terme « dépôt » décrit les différents jeux de renseignements exigés par les différents services réglementaires), plus précisément les déclarations d'importation et d'exportation et les déclarations de fret à l'entrée et à la sortie qui représentent 71 % des volumes de transaction.

Environ 60 % des messages concernant les transactions à l'entrée et 100 % des messages de sortie sont transmis et traités via le TSW. Le temps de traitement médian reste inférieur à 20 secondes par transaction et les volumes ne cessent de croître.

Si la majeure partie de la fonctionnalité R&I ne sera opérationnelle que vers la fin de la période de déploiement, un logiciel d'analyse de données est déjà utilisé par une équipe

d'analystes composée de représentants de la Douane et du MPI.

Prochaines étapes

Le reste des fonctionnalités du guichet TSW devraient être déployées au cours des 18 prochains mois. Pour l'instant, l'Administration des douanes fournit des codes client aux importateurs, exportateurs et fournisseurs étrangers, ainsi qu'aux organisations ou individus qui souhaitent envoyer des messages vers le système, après en avoir reçu la demande via un formulaire envoyé par fax ou courrier électronique.

D'ici peu devrait commencer une étude pilote de six semaines afin de tester la possibilité pour les opérateurs de faire cette demande en ligne et de gérer eux-mêmes certains renseignements. Quelques minutes suffiront pour octroyer les codes fournisseur, en lieu et place de l'actuelle réponse sous 24 heures, et le temps de traitement des demandes de code client sera également raccourci. Avec le temps, il sera possible de délivrer automatiquement à certains utilisateurs fiables certains types de codes client.

Les types de dépôt manquant sont actuellement en phase de développement et devraient être accessibles à l'industrie d'ici fin 2015, marquant la fin du déploiement de l'ensemble des fonctionnalités du guichet TSW. Il est essentiel que, dès à présent, les opérateurs se mettent à utiliser le Modèle de données de l'OMD dans sa version 3.2, et cela même si une période de transition est prévue avant de le rendre obligatoire.

La priorité de la Douane et du MPI reste le développement de leur capacité R&I et d'outils qui permettent, en temps réel, le recueil, l'évaluation et l'analyse des données, et ainsi facilitent l'identification rapide de la réponse appropriée à adopter face à un risque éventuel.

Gestion coordonnée des frontières

Le système JBMS offrira aux autorités gouvernementales de nouvelles capacités et permettra de mener une politique de gestion des frontières plus efficace :

- les outils avancés de gestion des risques

permettront de renforcer la biosécurité, ce qui aura des répercussions positives sur l'économie du pays ;

- le programme JBMS permettra d'améliorer le rapport coût-efficacité des outils mis en place, grâce à la mise en commun par différents organismes des actifs nécessaires à leur développement ;
- le programme JBMS soutiendra la politique commerciale de la Nouvelle-Zélande et contribuera à s'assurer qu'elle honore ses obligations.

Le secteur privé bénéficiera des avantages inhérents à l'existence d'une plateforme unique d'entrée des données permettant de répondre aux exigences de tous les services gouvernementaux et d'éliminer les duplications onéreuses. Le parti que pourra tirer l'industrie du nouveau système dépendra en outre de la manière dont les participants utiliseront à titre individuel les renseignements tirés du guichet TSW aux fins d'une plus grande efficacité de leur chaîne logistique. La Douane devra à cet égard aider le secteur privé à exploiter au mieux le système JBMS.

Le recours au Modèle de données permet à la Nouvelle-Zélande d'améliorer le recueil des données et sa capacité à communiquer avec ses pays partenaires. Le pays est également à même de recueillir des données plus riches et de meilleure qualité, ce qui permet des interventions plus précises et mieux ciblées, ainsi qu'une meilleure analyse opérationnelle. Certains effets positifs du système JBMS se font déjà sentir. Parmi ceux-ci figurent une réduction des dépenses de personnel pour la Douane et le MPI, ainsi qu'une diminution du risque lié à l'éventualité d'une défaillance des systèmes d'informations informatiques.

Enseignements

Il est compliqué d'introduire dans les systèmes informatiques des changements d'envergure. C'est la raison pour laquelle les autorités néo-zélandaises ont répertorié un certain nombre d'enseignements dont pourraient tirer parti d'autres administrations.

Mise en œuvre du Modèle de données

Les contacts étroits noués par les experts néo-zélandais lors des réunions de l'Équipe de projet chargée du Modèle de données de l'OMD se sont révélés essentiels pour la résolution de problèmes et la maîtrise des connaissances et des outils nécessaires à la réalisation du projet.

Première administration à adopter intégralement la version 3.2 du Modèle de données de l'OMD, la Nouvelle-Zélande a été en mesure d'en repérer les failles éventuelles et donc d'aider l'OMD à l'améliorer. Toutefois, cela a également retardé le déploiement par le pays de son propre programme, les « demandes de mise à jour de données » devant être soumises et traitées à l'OMD. Si ces retards étaient inévitables, cette expérience nous enseigne qu'il est toujours risqué d'être le premier à utiliser un nouveau modèle.

Capacités en matière de risque et de renseignement

Étant donné la nature de plus en plus complexe des risques et des défis propres à un environnement en constante mutation, la Nouvelle-Zélande a décidé qu'il n'était pas réaliste de tenter de développer la composante R&I en une seule phase.

La capacité R&I est donc actuellement déployée par courtes phases selon un processus itératif afin de s'assurer que les éléments les plus adéquats soient retenus, créés et améliorés au fur et à mesure que la Douane et le MPI gagnent en connaissance et en maîtrise du système.

La Nouvelle-Zélande sait combien la capacité R&I peut s'avérer coûteuse et complexe. En outre, les défis à relever en la matière s'inscrivent dans la durée. Toutefois, la collaboration avec d'autres organisations permet d'y parvenir plus facilement. Le déploiement de la composante R&I se fait en coopération avec d'autres services gouvernementaux qui ont déjà développé des systèmes opérationnels équivalents afin de tirer parti de leur expérience et de leur savoir-faire et d'améliorer la communication entre les différentes administrations du pays et leurs capacités à se comprendre.

La mise en place d'un système R&I plus sophistiqué exige de pouvoir compter sur un personnel doté de différents types de compétences, ce qui prend du temps. Il est donc impératif d'investir massivement dans le capital humain, et ce, dès le début de la conception du programme.

Engagement des parties prenantes

Le succès du programme est en grande partie dû au soutien de l'industrie et des services du gouvernement central. Leur participation avait d'ailleurs été vivement sollicitée.

Des partenaires internes et externes ont été parties prenantes au projet tout au long des phases de conception et de développement du système JBMS, condition sine qua non à une réalisation et un résultat adéquats. La constitution d'un petit groupe de partenaires a permis à l'équipe du programme JBMS de travailler en étroite collaboration avec l'industrie et, ensemble, d'identifier et de résoudre les problèmes.

La consultation préalable des principaux partenaires du secteur privé a révélé une adhésion générale au système JBMS. L'existence de liens solides entre les différents acteurs et la mise en place d'une démarche de consultation ont garanti l'acceptation par l'industrie du principe de recouvrement des coûts. L'augmentation des frais de transaction a ainsi été facilitée par l'implication des parties prenantes ainsi que par la décision des autorités de mettre l'accent sur les avantages et sur la valeur, plutôt que sur les coûts. Avec le temps, les avantages pour l'industrie l'emporteront sur les inconvénients, à savoir l'augmentation des frais.

La Douane a également amélioré son approche et sa capacité à gérer des contrats, notamment pour ce qui touche à la prestation de services et à la passation de marchés, à la gestion du changement, aux responsabilités et aux coûts.

Diriger un grand programme de travail conjoint

Même si la Douane est l'organisation chef de file du programme JBMS, la gestion bicéphale avec le MPI s'est révélée être une source unique d'enseignements. Il était essentiel pour chaque partie de comprendre les spécificités de l'autre et les points qu'elles avaient en commun afin d'identifier les contributions de chacune. Les différences de culture organisationnelle ont eu un impact qui avait été sous-estimé et qui n'a été identifié que lorsque le programme JBMS était déjà bien avancé.

Lorsque le programme JBMS aura été intégralement déployé, le MPI et la Douane resteront partenaires et en assureront la gestion conjointe. Il sera alors essentiel que toutes les autorités concernées conviennent, dans un esprit de concertation et de transparence, d'un modèle de gestion.

En savoir +

www.customs.govt.nz

En Ouganda, le programme d'OEA facilite les échanges au niveau régional

Par Dicksons C. Kateshumbwa,
DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT, CONTRÔLE
DOUANIER, AUTORITÉ FISCALE DE L'OUGANDA

EN 2005, L'AUTORITÉ fiscale de l'Ouganda (Uganda Revenue Authority, URA) s'est lancée dans un programme intensif de modernisation afin de se repositionner et d'améliorer son efficacité tout en assurant des services plus conviviaux à ses usagers. L'URA a donc mis en place un certain nombre de réformes pour moderniser ses processus et adopter les meilleures pratiques appliquées dans le monde.

Après l'adoption par le Conseil de l'OMD du Cadre de normes SAFE pour sécuriser et faciliter le commerce mondial en juin 2005, l'URA, estimant que les principes du SAFE correspondaient à sa propre vision stratégique, a décidé de procéder immédiatement à sa mise en œuvre en faisant l'un des chantiers de réforme engagés par le Département des douanes, l'un des cinq départements qui la composent.

Une lettre d'intention a été remise à l'OMD et, en 2009, une équipe de projet a été constituée avec pour mission d'assurer l'application des principales dispositions du SAFE, en particulier le programme d'Opérateur Économique Agréé (OEA).

Le concept d'OEA est un nouveau mode de gestion du respect des obligations douanières, axé sur le partenariat, l'octroi d'avantages aux participants, l'allègement des contrôles et la conduite d'audits. Ce concept a déclenché, au départ, quelques réticences parmi les principaux acteurs concernés, ces derniers questionnant la faisabilité du dispositif envisagé et sa viabilité. Il a dès lors fallu élaborer un plan détaillé de mise en œuvre.

Afin que le projet soit finalisé rapidement, une équipe a été mise sur pied avec pour mandat de « développer un programme d'OEA répondant strictement aux normes du SAFE, sans perdre de vue le projet de programme régional d'OEA entre pays de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) ainsi que la nécessaire adaptation à l'environnement douanier local, garantie

d'un programme pertinent et réussi ». En complément des ressources de la Douane, un financement a été obtenu auprès d'un organisme partenaire au développement.

Le programme d'OEA est opérationnel depuis 2011 et compte actuellement 22 entreprises intervenant à différents stades de la chaîne logistique : fabricants, transitaires, gestionnaires d'entrepôts, sociétés de transport, importateurs, exportateurs.

Les principaux critères de succès

Gestion du changement parmi le personnel douanier et les opérateurs commerciaux

Il est parfois difficile de rompre avec la longue tradition du contrôle douanier aux frontières en introduisant un principe d'allègement des contrôles ou de simplification des procédures. La plupart des avantages liés aux OEA reviennent à simplifier les procédures et à réduire au minimum les contrôles, d'où l'importance capitale d'établir un plan minutieux de gestion du changement. La stratégie de gestion du changement visait les fonctionnaires des douanes de différents niveaux, en commençant par les cadres supérieurs jusqu'au personnel en poste sur le terrain et le personnel douanier de soutien. Le plan concernait également les opérateurs commerciaux et d'autres services de contrôle transfrontaliers.

La principale difficulté a été de vaincre le scepticisme du personnel à l'égard du principe général qui consiste à faire confiance aux entreprises et à faciliter les contrôles. Certains fonctionnaires

pensaient que cela leur retirerait des pouvoirs et qu'il était trop risqué de faire confiance aux entreprises. Le secteur privé, de son côté, mettait en doute la capacité de la douane à tenir sa parole et sa volonté d'amener sincèrement les entreprises à mieux respecter la loi.

L'URA a apaisé ces réticences en impliquant les cadres supérieurs de la douane dans les principales activités de gestion du changement destinées au personnel et aux représentants des entreprises. L'encadrement a participé aussi à une campagne médiatique visant à sensibiliser le public au concept d'OEA et à dissiper toute crainte, notamment celles des entreprises.

Des avantages attrayants

Il a fallu engager de vastes consultations avec les opérateurs commerciaux, avec d'autres services de contrôle et avec des services internes à la douane pour s'assurer que les avantages annoncés étaient compétitifs. Les avantages octroyés sont notamment une réduction des contrôles physiques du fret, une simplification des procédures, ainsi que le renouvellement automatique des licences délivrées aux transitaires et aux gestionnaires de dépôts, ainsi que la possibilité pour les opérateurs de gérer les entrepôts douaniers.

« Aujourd'hui, j'économise au moins 300 dollars américains par conteneur sur le coût du traitement. Le programme d'OEA facilitera les échanges dans toute l'Afrique de l'Est car les investisseurs auront plus de temps à consacrer à l'amélioration de leur activité commerciale. »

Mme Mwijukye Jennifer,
RESPONSABLE DES ACHATS, GROUPE
D'ENTREPRISES MULWANA

Certains services de contrôle aux frontières proposent aussi des avantages, comme le traitement prioritaire des OEA en cas de contrôle. Un système de suivi a été mis en place afin d'évaluer a posteriori la pertinence des avantages accordés. Cela exige de solliciter sans cesse l'avis des

OEA et part du principe que les entreprises savent ce qu'elles veulent et ce qui pourrait leur être utile.

Les opérateurs ont été extrêmement nombreux à répondre et la Douane a notamment enregistré les résultats suivants :

- réduction de la durée de dédouanement de 4 jours à 1 jour ;
- réduction des coûts liés à la mise en conformité de 100 à 300 dollars américains par chargement ;
- réduction de la proportion de contrôles physiques pour les chargements de 60 % à moins de 5 %.

Engagement d'autres intervenants

La Douane a été en contact avec de nombreuses autorités étatiques intervenant dans les échanges transfrontaliers, notamment les services de réglementation compétents en matière de sécurité et de normalisation. La Douane est tout d'abord intervenue auprès des directions de ces services pour leur présenter le concept d'OEA, puis elle a organisé une réunion dans la capitale, Kampala, pour discuter en détail de la mise en œuvre du programme et recueillir les idées des différents services.

Ces services ont massivement adhéré au principe et la Douane a décidé d'organiser d'autres sessions de sensibilisation visant le personnel affecté aux différents postes-frontières. Même si ces services ne participent pas au processus d'accréditation des OEA, la Douane les consulte régulièrement, considérant leur contribution comme nécessaire ou utile.

La Douane a également sollicité les médias de diverses manières pour améliorer son image et obtenir un maximum d'appuis en faveur de son programme. La stratégie médiatique s'est traduite dans les faits par la participation à des émissions de radio et de télévision, à des débats et à des entretiens, par l'envoi de communiqués aux principaux organes de presse et par la diffusion d'informations via les réseaux sociaux.

Dans certaines de ces actions, la Douane était associée au secteur privé, lequel montrait alors une autre vision des choses, indiquant les avantages obtenus jusqu'à présent et les défis à relever. La Douane a ainsi regagné la confiance du public et davantage de crédibilité. Pour que le plan de mise en

œuvre du statut d'OEA réussisse, il était indispensable de mobiliser toutes les parties prenantes.

Engagement continu avec les opérateurs

Au début du projet, la Douane a mis en place une cartographie des entreprises afin de recenser leurs besoins en fonction de leurs types d'activités. Une fois la mise en œuvre lancée, il a fallu assurer un engagement continu avec les différents opérateurs.

La Douane a dû ainsi créer et maintenir des lignes de communication ouvertes avec l'ensemble des acteurs économiques pour que le programme réponde toujours à leurs préoccupations respectives : avantages annoncés, soutien à la mise en conformité, améliorations du programme. Les entreprises intéressées par le statut d'OEA ont par ailleurs un accès direct à des fonctionnaires agissant comme des « gestionnaires de la relation client ».

Transparence

Pour être crédible, le programme d'OEA doit apporter un maximum de

transparence. En Ouganda, d'importants efforts ont été déployés afin de faire comprendre à chaque opérateur les tenants et les aboutissants du programme. Les critères d'accréditation ont été rendus publics et fournis à chacun d'entre eux.

Tous les candidats sont largement consultés avant d'obtenir le statut d'OEA. Il convient de leur communiquer de manière claire et précise non seulement ce qu'il est possible de faire, mais aussi ce qui ne l'est pas. Les normes et procédures doivent être appliquées équitablement et selon ce qui a été défini et communiqué.

La Douane a développé un manuel de procédures sur les OEA et des documents de travail sur les normes pour guider son personnel dans le processus d'accréditation. Le manuel guide à la fois le personnel douanier sur le terrain et le personnel administratif, ainsi que d'autres intervenants gouvernementaux travaillant avec les OEA d'une manière ou d'une autre.



Concrétisation des avantages

Un logo OEA a été développé et inséré dans le système de gestion de la douane. Ce logo apparaît lorsqu'un OEA dépose une déclaration. Tout fonctionnaire des douanes le voit. C'est pour lui un signe que l'entreprise en question est un OEA et qu'elle doit bénéficier des avantages dus à ce statut. D'autre part, des agents de liaison OEA ont été nommés aux différents postes douaniers pour régler tous problèmes relatifs à une opération commerciale qui impliquerait un OEA.

Par exemple, un OEA qui connaît un retard à la frontière, dû à une interruption du système ou à une panne de réseau, peut contacter l'agent de liaison, et celui-ci interviendra pour lui éviter par la suite tout retard inutile. L'OEA pourra, par exemple, passer la douane sans s'acquitter de toutes les formalités ; ces démarches seront effectuées ultérieurement dans ses locaux.

Le programme régional de l'EAC

L'URA travaille aujourd'hui avec les autorités fiscales du Burundi, du Kenya, du Rwanda et de Tanzanie, en liaison avec le Secrétariat de la Communauté de l'Afrique

de l'Est (EAC) et l'OMD, afin de mettre en œuvre un programme régional d'OEA. Dans le cadre de ce programme, les OEA sont reconnus mutuellement par les cinq pays membres de l'EAC qui leur accordent des avantages. L'EAC envisage par ailleurs de négocier à l'avenir des accords de reconnaissance mutuelle (ARM) en tant que région.

Pour accéder au programme régional d'OEA, les candidats devront déjà bénéficier du statut d'OEA dans leur pays. Le programme régional d'OEA est géré au Secrétariat de l'EAC par un chef de projet régional, assisté de gestionnaires de projet au niveau de chaque État. Les candidatures sont examinées tout d'abord par l'ensemble des gestionnaires du projet avant d'être soumises à un comité constitué des directeurs généraux des douanes de toute la région. Les candidatures sont évaluées selon des critères spécifiques au programme régional et les entreprises accréditées bénéficient d'avantages régionaux. La reconnaissance mutuelle à l'intérieur de la région garantit notamment un traitement prioritaire dans l'ensemble des pays.

Un projet pilote a été lancé en 2010 avec les principaux opérateurs. Il a abouti notamment aux résultats suivants :

- nombre de chargements pilotes : 3 413 ;
- baisse de la durée de dédouanement de 80-90 % ;
- diminution des coûts de conformité de 400 dollars américains par chargement ;
- baisse du délai d'exécution de 50 % pour certains opérateurs ;
- avec les économies réalisées, un opérateur a pu créer une nouvelle ligne de production employant dix nouvelles personnes.

Un avenir prometteur

La mise en œuvre du programme d'OEA devrait considérablement améliorer l'efficacité du traitement douanier en Ouganda et dans la région. Pour ce petit pays enclavé, où l'intégration régionale est un élément essentiel de développement, le programme d'OEA est riche de promesses.

En savoir +
<http://ura.go.ug>

THE NEW **SOTER RS**

DISPLAY WITH MULTI TOUCH PANEL AND USER FRIENDLY INEFACE

NO NEED TO LET THEM WALK

TRUSTED SAFE SECURE

OD Security

ODSecurity The Netherlands
 Edisonstraat 22, 8912AW Leeuwarden
www.ODSecurity.com
info@odsecurity.com

Israël lance une campagne pour éduquer ses futurs contribuables

Par Yitzhak Leon,

DIRECTEUR GÉNÉRAL, « ORDERS, LICENSED WAREHOUSES AND UNCLAIMED GOODS », DIRECTION GÉNÉRALE DE LA DOUANE, AUTORITÉ FISCALE ISRAËLIENNE

PAYER UNE TAXE ou tout autre prélèvement obligatoire est chose quotidienne. Chaque transaction, de la plus élémentaire (achat de pain, de lait, de chocolat, d'un téléviseur, d'une voiture, voire d'un appartement) à la plus complexe, s'accompagne d'une taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et, occasionnellement, de taxes à l'achat ou d'impôts fonciers. Ce principe s'applique aussi aux salaires des particuliers et aux bénéfices générés par les entreprises.

Parlez de la Douane israélienne, d'impôts sur le revenu, de taxe foncière, de taxe à l'achat ou de TVA à des travailleurs israéliens, et vous susciterez automatiquement des réactions déplaisantes - et c'est peu dire. Alors que l'État d'Israël est parvenu à établir un lien naturel entre citoyenneté et service militaire dans l'esprit de la majorité des citoyens, il reste apparemment énormément à faire pour amener ces derniers à comprendre que les impôts qu'ils paient permettent au gouvernement de leur proposer des services tels que l'éducation, la police et d'autres services indispensables dont ils bénéficient aujourd'hui ou bénéficieront demain.

La fiscalité fait pourtant écho à l'ancienne valeur morale de responsabilité mutuelle, profondément enracinée dans la tradition juive. Chaque citoyen de l'État d'Israël est moralement responsable du bien-être de toute la communauté. La fiscalité est imprégnée de ce principe qui plonge ses racines dans une tradition juive datant de l'Antiquité, comme en attestent la Bible, la Mishna (première et plus importante compilation écrite des traditions orales juives), le Talmud (texte fondamental du judaïsme rabbinique) et les Responsa (jeu de décisions et d'arrêtés écrits rendus par des érudits, en droit religieux ancien).

L'une des missions de l'Autorité fiscale d'Israël est « d'inculquer l'obligation et la valeur sociale du paiement honnête de l'impôt », ce qui, à nos yeux, ne peut se faire que par l'éducation. Pour susciter une attitude positive des jeunes citoyens à l'égard du paiement des impôts, il faut leur faire prendre conscience, dès l'âge scolaire, des services que fournit le gouvernement et de la manière dont ils sont financés. Cela dit, éduquer est un processus long et laborieux, qui ne se résume pas à un message sur Facebook ou un avis sur Twitter, même s'il est important d'utiliser aussi les réseaux sociaux.

C'est dans ce contexte que l'Autorité fiscale d'Israël a lancé un projet éducatif qui s'inscrit dans une stratégie globale visant à réduire les tiraillements entre l'Autorité elle-même et la population israélienne et à amener le public à lui faire confiance. Une équipe a été mise sur

pied au sein de cette administration avec pour mission de mener une vaste campagne de sensibilisation dont le but est d'expliquer le lien entre la perception des taxes et la capacité de l'État à garantir des conditions de vie satisfaisantes à tous ses citoyens.

Dans ce cadre, le site internet de l'Autorité fiscale a été enrichi d'une nouvelle section sur laquelle est proposé du matériel pédagogique. Cette page web énonce les principes de base de la fiscalité, présente la législation budgétaire et explique les paramètres servant à définir le type de taxes et le taux d'imposition. L'on y trouve également des données sur les recettes que les impôts procurent à l'État et bien d'autres renseignements.

Pour susciter une attitude positive des jeunes citoyens à l'égard du paiement des impôts, il faut leur faire prendre conscience, dès l'âge scolaire, des services que fournit le gouvernement et de la manière dont ils sont financés. Cela dit, éduquer est un processus long et laborieux, qui ne se résume pas à un message sur Facebook ou un avis sur Twitter.

Ce site a été conçu pour venir en aide à tous les enseignants, éducateurs et conseillers, qu'ils soient ou non spécialisés dans les questions sociales ou l'économie. Il propose des outils qui leur permettront de répondre aux questions des étudiants, d'avoir des débats plus fouillés et de renforcer leurs connaissances de la fiscalité, tout autant que celles de leurs élèves.

Ils y trouveront également du matériel grâce auquel ils pourront aider leurs étudiants à faire face aux dilemmes nés du conflit entre la nécessité d'encourager l'activité financière d'une part, et de réduire les inégalités de revenus et d'aider les zones en développement et les populations dans le besoin d'autre part. Il s'agit que les étudiants comprennent que, pour ce faire, tout citoyen doit payer des taxes, en toute équité et honnêteté, l'alternative étant soit une augmentation de la pression fiscale, soit une baisse du niveau des services proposés à l'ensemble de la population.

Par ailleurs, dans le cadre de cette campagne, des employés de l'Autorité fiscale interviennent directement auprès des élèves en se rendant dans les écoles secondaires. Les jeunes Israéliens doivent comprendre les préoccupations de toutes les parties concernées par la politique fiscale, peser le pour et le contre des différentes formules proposées et tenir compte des répercussions sociales de chacune d'entre elles.

L'Autorité fiscale d'Israël s'est donné pour objectif de lutter contre l'économie cachée ou souterraine, qui prive les gouvernements de recettes dont ils ont grand besoin et entrave leur capacité à fournir des services à leurs citoyens. Ce projet est l'un des jalons posés le long de la route qui mène à cet objectif. Toutefois, il faut garder à l'esprit que les efforts consentis aujourd'hui visant à éduquer les contribuables de demain porteront leurs fruits à long terme. C'est ainsi dans une aventure longue et complexe que s'est lancée l'Autorité fiscale.

En savoir +

<http://taxes.gov.il/Pages/TaxesEducation.aspx>

Qatar : le guichet unique continue de faire ses preuves

L'État du Qatar, désireux de se doter de services de dédouanement dignes de figurer parmi les plus efficaces, fiables et sûrs au monde, a mis au point un guichet unique pour les procédures de dédouanement inauguré au mois de septembre 2013. Ce système automatisé, baptisé Al Nadeeb, vise à améliorer la communication avec les opérateurs commerciaux. Parmi les développements récents, figurent, d'une part, son déploiement à de nouveaux ports d'entrée, et, d'autre part, l'ajout de nouvelles fonctionnalités.

LIMITÉ À SON lancement au seul port de Doha, le système est désormais connecté au poste frontalier situé à la frontière avec l'Arabie Saoudite ainsi qu'au terminal de courrier exprès du pays. Comme le montrent les chiffres reproduits dans le tableau ci-dessous, le déploiement du guichet unique,

et la prise en charge par le système de transactions de plus en plus nombreuses, s'est accompagné d'une diminution de la durée moyenne du dédouanement. Quant aux modifications réalisées, elles visent à offrir une meilleure interface utilisateur et de nouveaux services à valeur ajoutée.

Année de recueil des données	Déclarations traitées	Utilisateurs enregistrés	Durée moyenne du dédouanement	Ports d'entrée
2011*	15 201	12 731	11 jours et 5 heures	1
2012*	130 347	15 133	3 jours et 17 heures	2
2013	336 936	37 630	2 jours et 12 heures	3
2014	543 469	31 821	1 jour et 16 heures	5
Total	1 025 953	97 315		11

*Données recueillies pendant la phase pilote en 2011 et 2012

Nouveaux déploiements

Poste-frontière d'Abu Samra

Seul poste-frontière terrestre du Qatar, Abu Samra est un lieu d'intense passage emprunté par un flux constant de camions transportant matériaux de construction et denrées alimentaires en provenance d'Arabie Saoudite. Les produits pétroliers et le gaz naturel liquéfié constituant pratiquement les seules ressources du Qatar, une partie substantielle des importations du pays, à savoir principalement des biens d'équipement et de consommation, est en effet soit acheminée par bateau depuis les ports des Émirats Arabes Unis, soit par camion via Abu Samra.

Ce point d'entrée est ainsi l'un des plus fréquentés du Qatar. Environ 800 camions traversent chaque jour la frontière et des milliers de voitures entrent et sortent du pays jour et nuit en un

flot ininterrompu. Ce flux important de personnes et de marchandises est à l'origine d'un goulet d'étranglement. Toutefois, depuis la mise en œuvre d'Al Nadeeb à Abu Samra en juillet 2014, la Douane qatarienne a réussi à accélérer les procédures de dédouanement des marchandises et à faciliter le passage des voyageurs.

Services de courrier exprès

Un système de dédouanement électronique automatisé a été mis en place aux fins du dédouanement des envois exprès à l'aéroport international de Doha, ce qui a permis d'accélérer le rythme de dédouanement des envois et de moins recourir à l'intervention humaine.

Nouvelles fonctionnalités

Application mobile

Une grande majorité des courtiers en douane et des usagers du système ont



© Artweck

recours à des appareils mobiles pour effectuer leurs tâches quotidiennes, et une forte demande pour le développement d'une application spécifiquement conçue pour ces appareils s'est manifestée. Une version mobile du système, offrant l'ensemble des fonctionnalités du système via une interface utilisateur simplifiée et performante, a dès lors été mise au point.

e-LTA

Au début de l'année 2014, l'Association internationale du transport aérien (IATA) a adopté, dans le cadre de la dématérialisation de la lettre de transport aérien (LTA), la lettre de transport aérien électronique (e-LTA). Depuis lors, la e-LTA connaît une popularité grandissante au niveau mondial et le nombre d'intervenants du secteur qui y recourent ne cesse de croître.

Al Nadeeb permet aux compagnies aériennes de présenter une e-LTA pour des envois provenant de ou transitant par Doha, ainsi que pour des importations à destination de Doha. Outre qu'elle représente un pas de plus vers la dématérialisation du traitement du fret aérien, l'adoption de la LTA électronique permet également :

- d'alléger et de faciliter les procédures ;
- d'éliminer le transport et l'archivage des LTA papier et leurs coûts connexes ;
- d'améliorer la qualité des données ;
- de garantir un respect plus strict des règles de confidentialité.

Une vision à long terme

La décision de la Douane du Qatar de s'engager à réformer et à améliorer ses

procédures en construisant l'environnement de guichet unique Al Nadeeb s'inscrit dans le cadre de la « vision du Qatar à l'horizon 2030 », et plus précisément de sa stratégie d'inclusion numérique qui aspire à l'instauration d'une administration 100 % en ligne (e-gouvernement). Il s'agit, d'une part, de répondre à une demande croissante émanant de l'ensemble des opérateurs qui souhaitent bénéficier de procédures de dédouanement simplifiées et, d'autre part, d'offrir, conformément à la politique menée par la Douane qatarienne, de nouveaux services à valeur ajoutée.

Al Nadeeb permet déjà aux bénéficiaires du système, qu'ils soient opérateurs commerciaux ou courtiers en douane, de procéder au paiement des droits et de soumettre leurs déclarations en ligne. Les opérateurs peuvent également délivrer, via le système, une autorisation à un courtier en douane et suivre à tout moment l'état d'avancement de leurs déclarations.

En outre, le système fournit des informations en temps réel quant au traitement des envois, garantissant ainsi leur suivi, et renseigne sur les droits et taxes, ce qui facilite l'analyse des frais d'importation et d'exportation. Al Nadeeb est également doté d'un centre d'appel qui offre un service ininterrompu à la clientèle. De plus, les usagers ont le loisir de suivre leurs importations et/ou exportations à l'aide d'une carte à puce personnelle.

Les nouveaux services proposés dans les prochains mois offriront les fonctionnalités suivantes :

1) Etablissement de documents personnalisés

Al Nadeeb fournira des rapports personnalisés aux opérateurs et aux ministères/services gouvernementaux pertinents. Ces documents contiendront des informations relatives, par exemple, aux volumes d'importation et d'exportation, aux montants acquittés au titre des droits de douane, aux méthodes de paiement et aux marchandises les plus importées/exportées définies selon les codes du Système harmonisé.

2) Intégration des données

Les courtiers en douane pourront

télécharger dans n'importe quel format normalisé (xls, pdf et xml) les données relatives aux marchandises dont ils effectuent le traitement, telles que listes d'envois, factures et certificats. Les fichiers seront automatiquement convertis et la déclaration en douane sera directement complétée avec les données adéquates.

3) Module de gestion des courtiers en douane

Les courtiers étant les principaux utilisateurs d'Al Nadeeb, la Douane du Qatar a décidé de concevoir un « module courtiers en douane » spécifique offrant les services suivants :

- enregistrement en ligne ;
- homologation des licences ;
- octroi de licences ;
- formation ;
- rapports d'utilisation (par exemple : liste des cargaisons traitées par opérateur/client, liste des cargaisons traitées par courtier/fonctionnaire, droits acquittés et méthodes de paiement par client/courtier/port, dates d'expiration des licences des entreprises et des courtiers) ;
- gestion des courtiers.

Au cours des dernières années, Al Nadeeb s'est considérablement développé grâce aux contributions du secteur public et privé. Considéré comme un projet phare en matière d'e-services, ce guichet unique fait partie intégrante du programme actuellement mis en œuvre par les autorités qatariennes afin d'élargir l'éventail des services offerts au Qatar et de faire en sorte que le pays offre un environnement efficace et sécurisé, favorable au commerce et reconnu comme tel dans le monde entier.

Les efforts déployés par le Qatar se sont traduits pour le pays par un meilleur classement selon l'Indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale. Son indicateur douanier a en effet progressé de 2,25/5 en 2010 à 3,52/5 en 2014 et le pays a grimpé de la 55^{ème} à la 29^{ème} place du classement. Il est indéniable que le système de guichet unique est bénéfique tant pour l'État que pour la Douane du Qatar.

En savoir +

www.customs.gov.qa

BEST, un modèle de collaboration interservices qui rend les États-Unis plus sûrs

Par Bernadette Smith,

JOURNALISTE, SERVICE DE L'IMMIGRATION ET DE LA LUTTE
CONTRE LA FRAUDE DOUANIÈRE DES ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, les unités du Groupe d'action pour la sécurité et le maintien de l'ordre aux frontières, connu sous l'acronyme anglais BEST (Border Enforcement Security Task Force), réunissent des agents de plus de 100 services de répression qui travaillent ensemble dans un même objectif : identifier les organisations criminelles internationales représentant la plus grande menace pour la sécurité aux frontières, la sécurité publique et la sécurité nationale, enquêter sur leurs activités pour y mettre fin et démanteler ces syndicats du crime, et ce, en utilisant la totalité des ressources au niveau fédéral, étatique, local, tribal et international à la disposition des services de répression. Au fil des années, le BEST est devenu un modèle de collaboration fructueuse contribuant à faire des États-Unis un pays plus sûr.



Un membre du gang Barrio Azteca est arrêté au cours d'une opération emmenée par des agents spéciaux du HSI au sein de l'ICE, affectés au BEST, en collaboration avec d'autres services de répression notamment le Federal Bureau of Investigation, le Département de la sécurité publique du Texas, la brigade antigang du Département de la Police d'El Paso et le Service fédéral américain chargé de l'application de la loi sur les armes, les explosifs, le tabac et l'alcool.

LES UNITÉS DU Groupe d'action pour la sécurité et le maintien de l'ordre aux frontières (BEST), créées par le Service de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière (ICE - Immigration and Customs Enforcement) et dirigées par son Service des enquêtes pour la sécurité intérieure (HSI - Homeland Security Investigations), reposent sur un principe fondamental : dans le monde d'aujourd'hui, former des partenariats est indispensable pour appréhender l'augmentation de la criminalité au niveau international. La devise du BEST est du reste éloquent : United We Defend, Unis pour la défense.

Les unités du BEST ont été conçues pour identifier les organisations criminelles transnationales, enquêter sur leurs activités, y mettre fin et démanteler ces syndicats du crime. À cette fin, elles utilisent la totalité des ressources des services en charge de la répression et de la lutte contre la fraude au niveau fédéral, étatique, local, tribal et international. C'est là la pierre angulaire du BEST.

Pour leurs enquêtes, les unités du BEST s'organisent selon un modèle de groupe d'action qui tire parti des ressources et capacités uniques de tous les partenaires des services de répression qui y participent, les combinant dans un seul et même but : s'attaquer à certains des crimes les plus ancrés et les plus graves comme la violence aux frontières, le trafic de drogues, la contrebande de devises en espèces, le trafic d'armes ou encore la traite des êtres humains, en particulier le trafic d'immigrés clandestins, notamment par enlèvement.

Si leur mission est restée inchangée depuis leur création en 2005, les unités ont vu le nombre de leurs membres s'accroître et elles ont évolué pour devenir un groupe d'action très puissant. Il existe désormais 35 unités du BEST aux États-Unis, dont 4 stationnées à la frontière nord, 14 à la frontière sud-ouest et 17 dans les ports maritimes. À l'échelle internationale, des bureaux de police du Brésil, du Canada, de la Colombie et du Mexique travaillent en partenariat avec le BEST, portant le nombre d'organismes participants à 100 et de membres à 1 000.

Genèse

En 2003, le Département de la sécurité intérieure (DHS - Department of Homeland Security) crée l'ICE afin de contribuer à une application sensée des lois sur l'immigration, de lutter de façon préventive contre le

terrorisme et de combattre les mouvements illicites de personnes et de biens. Deux ans plus tard, toujours dans un souci de protection des États-Unis et de leurs citoyens, l'ICE jette les bases du BEST avec l'Opération Black Jack. Pour répondre aux besoins de l'opération, et notamment gérer le phénomène de violence accrue le long de la frontière sud-ouest avec le Mexique, une équipe d'enquête internationale est mise sur pied.

Ce premier groupe d'action, basé à Laredo au Texas, saisit des grenades, des armes d'assaut et des devises, aboutissant à plusieurs arrestations. Le groupe d'action contribue également à ce que la violence ne se répande pas au-delà de la frontière tout en aidant le gouvernement du Mexique à faire face à la violence accrue des cartels de la drogue, réputés pour leur flexibilité, leurs moyens, leur organisation, leur intelligence et leur cruauté.

Le succès de cette opération incite alors l'ICE à officialiser le BEST et à y intégrer des employés de l'Administration des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP - Customs and Border Protection) ainsi que d'autres services de répression au niveau non seulement fédéral et étatique, mais aussi local et international. Ces groupes d'action multiservices commencent à coopérer et à partager des informations dans le but d'atteindre un même objectif : interrompre les flux d'argent, d'armes et de munitions qui alimentent le commerce illicite des cartels de la drogue.

Des principes opérationnels uniques

La spécificité de la collaboration au sein du BEST tient au fait que les représentants des différents organes travaillent côte à côte dans un même bureau tous les jours. L'absence de conflits entre services et le recours aux mêmes modes opératoires ouvrent la voie à une plus grande efficacité. Les unités font l'économie des formalités administratives du fait que les différents organes gouvernementaux et administratifs travaillent ensemble au niveau de la ville, des états et du gouvernement fédéral. Il en résulte un esprit d'équipe inébranlable qui fait avancer l'enquête puisque chaque agence consacre toute l'étendue de ses ressources à l'accomplissement de la mission que toutes se sont donnée.

« Quand vous n'avez pas affaire à des problèmes d'egos entre agences, les enquêtes n'en deviennent que plus efficaces, plus productives et plus abouties. Les unités du

BEST démontrent bel et bien que l'on peut faire décidément beaucoup de choses si personne ne se préoccupe de savoir qui recueille les lauriers », explique Erik Cortes, un agent spécial du HSI en poste à Los Angeles. Ancien chef d'unité du BEST de Los Angeles en 2008, il a ensuite occupé le poste de chef de l'unité nationale du BEST au siège de l'ICE à Washington D.C., chargé de superviser les 35 unités du BEST.

De nos jours, les délinquants voyagent non seulement d'un état à l'autre mais aussi d'un pays à l'autre, d'où le besoin majeur pour les autorités de partager des informations et des renseignements au-delà des frontières intérieures et nationales. Cependant, souligne Erik Cortes, « les informations en matière de répression sont en général partagées entre services homologues ». Ainsi, le bureau du shérif au sein d'une juridiction aura tendance à partager des informations et à communiquer avec le bureau d'autres shérifs. « L'avantage sous-jacent du dispositif BEST, c'est qu'il permet de surmonter ce cloisonnement et de garder l'enquête au niveau du groupe d'action », souligne-t-il.

Erik Cortes cite une affaire qui a débuté en mars 2009, au cours de laquelle le BEST de Los Angeles et l'équipe de saisie des marchandises d'origine criminelle (Cargo CAT - Cargo Criminal Apprehension Team) du département du shérif de Los Angeles ont enquêté sur une organisation criminelle de vol de fret basée en Floride. Pendant qu'ils menaient des opérations de surveillance, ils ont été les témoins d'un cambriolage dans un entrepôt à Brea, en Californie. Les suspects, entrés par le toit, ont ensuite chargé deux semi-remorques volés de marchandises.

Les forces de l'ordre ont récupéré les semi-remorques ainsi que six palettes de téléphones volés en plus des trois véhicules, d'autres téléphones, des vêtements et de l'équipement utilisés pendant le cambriolage. Sept des huit coupables ont été condamnés à 60 mois de prison et sommés de payer plus de 43 000 dollars de dédommagement. Juan Orrantia, agent spécial du HSI en charge de cette affaire, se souvient : « Les policiers locaux et de l'état de Californie ont été incroyables. Ils connaissaient tous les éléments de cette affaire au niveau local et nous avons vraiment pu compter sur leur expertise ».

Exemples d'enquêtes

À une époque où les contrebandiers et les

trafiquants se montrent de plus en plus rusés et créatifs, recourant souvent aux technologies les plus sophistiquées pour passer des stupéfiants et autres produits de contrebande, le jeu du chat et de la souris n'en devient que plus complexe. Les unités du BEST mettent à jour de plus en plus souvent de nouvelles stratégies délictuelles et sont constamment occupées à mettre fin à des activités illicites, les unes après les autres. Voici quelques exemples de leur récent travail d'investigation.

Fermeture de deux tunnels de contrebande

Au cours de quatre jours d'enquête, des membres du BEST de San Diego, en coopération avec leurs homologues des services de lutte contre la fraude au Mexique, ont découvert deux tunnels de contrebande reliant des immeubles commerciaux de San Diego à des entrepôts dans la ville voisine de Tijuana, au Mexique.

Le premier tunnel, qui mesurait approximativement 548 mètres de long, était équipé d'un système d'éclairage, d'un système de rails rudimentaire et de charpentes en bois. L'entrée, cachée sous une couche de ciment, s'ouvrait sur un puits de 21 mètres de long, doté, du côté des États-Unis, d'un système de poulies permettant de hisser les marchandises. Le deuxième tunnel était équipé d'un système électrique de rails à plusieurs niveaux et d'une série d'équipements de ventilation.

Arrestation d'individus appartenant à un réseau de trafic de voitures volées

Le BEST d'Albuquerque, au Nouveau-Mexique, en coopération avec le Département de la police de la ville, a mené une vaste enquête de dix mois portant sur un trafic de véhicules de luxe volés au Nouveau-Mexique puis expédiés au Mexique en échange de méthamphétamine et d'héroïne. Au cours de l'intervention des forces de l'ordre, plus de 300 membres des services de répression ont procédé à 12 perquisitions simultanées dans l'État, qui ont abouti à l'arrestation de 22 individus en juin 2014. Les forces de l'ordre ont également retrouvé près de 34 véhicules de luxe d'une valeur estimée à 2 millions de dollars.

Inculpation de membres de gangs pour une série de délits et de crimes

À El Paso, au Texas, le BEST a mené une enquête qui a abouti à l'arrestation de 14 membres du gang Barrio Azteca, établi dans la région d'El Paso, et de leurs complices. Ces

derniers ont été accusés, au niveau fédéral, de violation de la loi américaine sur la fraude, le trafic d'influence, la corruption et l'association de malfaiteurs. Les membres du gang ont été inculpés pour meurtres, extorsions, vols avec violence, agressions, distribution de drogues et blanchiment d'argent.

Condamnation d'un vendeur en ligne de faux câbles Cisco

À la suite d'une enquête menée par le BEST de Seattle, une société d'électronique établie dans la région de Seattle – Connectzone.com, LLC – ainsi que ses propriétaires ont été condamnés pour trafic de produits de contrefaçon. Un des propriétaires, Daniel Oberholtzer, a écopé d'une peine fédérale de 37 mois de prison et de trois ans de liberté conditionnelle, et a été contraint de restituer les bénéfices des ventes de produits contrefaisants pour un montant de près de 717 000 dollars.

La société, en collusion avec une entreprise chinoise, s'était lancée dans la fabrication de produits de réseau de contrefaçon de la marque Cisco Systems qui étaient vendus ultérieurement en tant que produits authentiques sur les sites Internet gérés par Connectzone. L'enquête a révélé que la société obtenait ses produits contrefaisants par le biais de multiples sources étrangères.

Fermeture d'un réseau de contrebande avec le Canada

Lors d'une enquête à la frontière nord des États-Unis, le BEST de Massena a démantelé, avec l'aide des autorités canadiennes, une opération transfrontalière de contrebande de tabac d'une valeur de 30 millions de dollars. 25 individus ont été arrêtés, y compris un membre influent de la mafia italienne de Montréal, responsable présumé de l'opération.

Dans cette affaire, la mafia aurait acheté du tabac de contrebande aux États-Unis et l'aurait ensuite introduit clandestinement au Canada en passant par les réserves mohawk d'Akwesasne. Des organisations criminelles tribales ont aidé la mafia à importer et à vendre les produits de contrebande. Pendant l'enquête, plus de 40 000 kg de tabac ont été saisis, d'une valeur de 7 millions de dollars sur le marché noir, ce qui représente une perte fiscale estimée à 10 millions de dollars américains pour le gouvernement canadien. Près de 450 000 dollars en espèces ont également été saisis.

Durant ces enquêtes, ainsi que des milliers d'autres, la stratégie utilisée reposait

sur l'optimisation des ressources afin de garantir une forte présence des services de répression, la coopération entre les instances pénales et administratives, l'octroi croisé de compétences à d'autres agents chargés de la répression au niveau fédéral, des états et local afin qu'ils puissent mener des enquêtes et veiller au respect de la législation douanière conformément à l'intitulé 19 de la Section 1401 du Code des États-Unis (qui regroupe et codifie par sujet les lois générales et permanentes des États-Unis) et le recours aux compétences relatives à la saisie des biens pour compenser les dépenses.

Depuis sa création, les enquêteurs du BEST ont ouvert plus de 13 100 enquêtes, qui ont abouti à plus de 16 200 arrestations ainsi qu'à plus de 8 500 condamnations et à 8 000 arrestations administratives. Les unités du BEST ont spécifiquement saisi plus de 3,2 millions de munitions, 19 600 armes, 5 700 véhicules, 194,9 millions de dollars des États-Unis en espèces et en instruments monétaires, ainsi que des milliers de kilogrammes de drogues illicites.

Hommage à Jaime Zapata

Chaque jour, les membres du BEST servent courageusement leur pays et mettent leur vie en péril dans le but d'assurer la sécurité des États-Unis et de leurs citoyens. Le nom de l'Agent spécial du BEST Jaime Zapata restera à jamais gravé dans les mémoires. Zapata, affecté au BEST de Laredo, au Texas, est décédé le 15 février 2011, après avoir été blessé par balle par des membres d'un cartel de la drogue alors qu'il était en service au Mexique.

Le 7 décembre 2012, le Président des États-Unis, Barack Obama, a promulgué la loi *Jaime Zapata Border Enforcement Security Task Force*. Cette loi vient amender le *Homeland Security Act* de 2002 (Loi américaine sur la sécurité intérieure) et institutionnalise formellement le BEST au sein du DHS. Elle autorise le Secrétaire à la sécurité intérieure à fournir une assistance financière essentielle pour couvrir les coûts opérationnels, administratifs et technologiques du BEST.

United We Defend est aujourd'hui encore la devise de ces équipes, résumant bien la méthodologie et l'état d'esprit dont elles font preuve et qui leur permettent de rester au sommet de leur art.

En savoir +

<http://www.ice.gov/best>



© David Kirsch

Le Cap-Vert renforce son partenariat avec les parties prenantes et son ouverture au public

Par Richard Chopra,

GESTIONNAIRE DU PROJET D'APPUI À LA MODERNISATION
DES ADMINISTRATIONS DOUANIÈRES DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

La Douane du Cap-Vert a développé en collaboration avec l'OMD des stratégies pour fonder un partenariat renforcé avec les parties prenantes et pour s'ouvrir au public. Cet article décrit la démarche adoptée et les initiatives entreprises dans le cadre du projet de l'OMD d'appui à la Modernisation des Administrations Douanières de l'Afrique de l'Ouest (MADAO).

« LA VOCATION PREMIÈRE de la Douane du Cap-Vert est d'être un service public. Or, pour se mettre au service du public, il faut savoir en être proche. » Tels étaient les propos du Directeur général de la Douane du Cap-Vert, Marino Vieira de Andrade, le 6 novembre 2014, devant un parterre de journalistes invités pour prendre note de la détermination affirmée des services des douanes de s'engager dans une démarche de transparence.

Une enquête, menée quelques mois auparavant auprès de la population cap-verdienne, avait révélé que les services des douanes figuraient tristement dans le peloton de tête en matière d'impopularité. Il s'agissait, en réunissant ainsi la presse, d'adresser à l'ensemble des citoyens cap-verdiens le message suivant : la Douane se sentait redevable envers la société cap-verdienne, comme tout service public d'État, et avait entrepris d'améliorer ses rapports avec ses usagers.

Les représentants de la Douane cap-verdienne avaient été sensibilisés aux concepts d'ouverture et de partenariats lors d'un atelier régional sur l'engagement des parties prenantes qui avait réuni 10 pays de la région en novembre 2012 à Abidjan, dans le cadre du projet de l'OMD d'appui à la Modernisation des Administrations Douanières de l'Afrique de l'Ouest (MADAO).

Financé par le gouvernement suédois, le projet MADAO visait à soutenir les efforts de modernisation des administrations douanières en Afrique de l'Ouest jusqu'en 2014 dans les domaines de la gestion des ressources humaines, des relations avec les parties prenantes et de la mobilisation des ressources. Ce soutien s'est effectué à travers l'organisation d'ateliers régionaux où étaient discutées les pratiques liées à ces domaines mais aussi via des missions d'appui au niveau national.

Fortes des enseignements tirés lors de l'atelier, la Douane s'est attachée à analyser les causes de la perception négative qu'entretenait le citoyen cap-verdien à son égard. Une des hypothèses retenues mettait en avant la méconnaissance du public des



Ci-dessus :
Affiche illustrant les valeurs de la douane, à savoir le service client, l'impartialité, l'éthique et le professionnalisme

Ci-contre :
Couverture du dépliant sur les « bidons »

missions et procédés douaniers, méconnaissance qui pouvait elle-même s'expliquer par un manque d'engagements réguliers et structurés entre la douane et les parties prenantes au commerce ainsi que par l'absence d'une communication réfléchie et régulière avec les usagers.

Le constat était simple, le principal pourvoyeur des recettes publiques de l'État – à hauteur de 52 % – n'était doté d'aucun mécanisme formel de consultations ni de moyens pour faire reconnaître ses actions et sa large contribution au développement du pays. Il s'avérait donc nécessaire de pallier cette carence.

Ainsi, à partir de 2013, l'Administration douanière du Cap-Vert, avec le soutien de l'OMD dans le cadre du projet MADA0, a décidé de mettre l'accent sur l'engagement des parties prenantes et la communication non seulement envers le grand public mais également vers l'ensemble des organismes privés et publics impliqués dans la gestion des mouvements internationaux de marchandises et de passagers. L'objectif était de positionner la Douane en tant que partenaire-clé crédible de la facilitation des échanges commerciaux, de la collecte des recettes et de la protection de la société.

Dialogue avec les parties prenantes

L'équipe MADA0 Cap-Vert, formée de fonctionnaires cap-verdiens et d'experts de l'OMD, a formulé une stratégie d'engagement avec les parties prenantes qui doit permettre à l'administration douanière de relever des défis organisationnels prioritaires. Il s'est agi notamment d'améliorer les relations avec les transitaires afin de les encourager à respecter volontairement les procédures douanières. Pour ce faire, un Groupe de travail avec les transitaires a été établi. Il s'est réuni trois fois depuis août 2014 et, comme l'explique un transitaire dans l'encadré joint à cet article, ses délibérations ont déjà permis de trouver conjointement des solutions à des problèmes concrets auxquels les acteurs du processus de dédouanement sont confrontés.

Autre volet de la stratégie, les relations entre la Douane et les autres organismes chargés de réglementer les flux transfrontaliers, au port de Praia et à travers l'archipel, ont également été repensées. Un Comité Consultatif, auquel participent les représentants du secteur privé, a notamment été lancé à Praia en novembre 2014. Des goulets d'étranglement, au niveau du processus de dédouanement dans sa totalité - donc aussi au niveau des autres agences gouvernementales et du secteur privé - ont été relevés et le comité est chargé d'identifier des solutions pour y remédier.

Afin de s'assurer que la Douane puisse continuer à dialoguer efficacement et durablement avec les parties prenantes dans le futur, les experts du projet MADA0 ont pris les dispositions nécessaires afin de renforcer les capacités d'un certain nombre de fonctionnaires responsables de la mise en œuvre de la stratégie d'engagement avec les parties prenantes à travers l'archipel. Ils ont bénéficié de formations sur « les techniques de consultations et de présidences de comités consultatifs » ainsi que sur « les techniques de gestion de conflits et de négociations », compétences primordiales pour s'assurer du bon engagement des parties prenantes.

Campagne de communication

Outre la stratégie d'engagement des parties prenantes, la nécessité d'une stratégie de communication à destination du grand public s'est logiquement imposée. Au fil des réflexions et des discussions, la

stratégie de communication en question a rapidement trouvé ses axes prioritaires, à savoir revaloriser l'image de la Douane au Cap-Vert, faire connaître l'objet précis de ses missions et contribuer à faciliter les démarches des usagers des douanes par une communication que l'on pourrait qualifier de « didactique ».

En toute logique, une question fondamentale s'est posée : l'Administration des douanes dispose-t-elle des capacités propres à mettre en œuvre une quelconque stratégie de communication ? Globalement, la réponse à cette question était négative.

Il a fallu dès lors mettre en place un module de formation à la communication destiné à des membres du personnel ayant certaines prédispositions personnelles. Dans le cadre du projet MADA0, un expert en « communication » a été mobilisé dès le mois d'août 2014. Le constat préliminaire a rapidement été confirmé, une douzaine de fonctionnaires ont été sélectionnés et, enfin, un séminaire de formation à la communication a été organisé dans les locaux de la Direction générale des Douanes à Praia.

Une formation ne vaut que si elle s'ensuit d'une mise en pratique des connaissances acquises. Afin de s'en assurer, l'expert OMD, qui avait assuré la teneur et l'animation de la formation, avait impliqué quatre fonctionnaires dans l'élaboration de la future stratégie ainsi que du plan de communication.

Cette méthode présentait l'avantage de garantir une compréhension en interne des objectifs de communication et un suivi des actions qui allaient être entreprises dans le cadre de la stratégie par la suite. En outre, ces quatre fonctionnaires allaient également permettre à l'OMD d'avoir un retour d'information et de tirer les leçons de l'expérience de terrain. La stratégie de communication inclut de nombreuses activités dont la préparation d'outils de promotion des missions de la douane (affiches, brochures, par exemple), la communication des résultats de la douane et la préparation de documents didactiques sur les procédures douanières.

Perception et cliché

Il est rapidement et clairement ressorti des interactions entre les parties prenantes et

le grand public que la désaffection de certains usagers et du grand public à l'égard des fonctionnaires des douanes, et de l'institution douanière en général, était la conséquence logique d'une méconnaissance des missions et valeurs de la Douane du Cap-Vert, ainsi que de certains dysfonctionnements qui nuisaient à la réputation de la Douane dans son ensemble.

Le cas particulier de la réception des colis destinés aux particuliers, communément appelés « bidons » au Cap-Vert, illustre parfaitement le manque de compréhension des procédures douanières par les usagers. Les nombreux Cap-Verdiens vivant à l'étranger envoient par bateau des biens de consommation à leur famille dans des bidons, métalliques ou en plastique. Ces envois de particulier à particulier bénéficient, notamment, d'un régime spécial.

Toute personne désirant récupérer le bidon qui lui a été envoyé doit se rendre au port, où le bidon sera inspecté et sa valeur évaluée par un fonctionnaire des douanes. Or, en fait de dysfonctionnement, il est apparu que les procédures administratives constituaient un véritable labyrinthe qui ne pouvait qu'engendrer de la confusion dans l'esprit de personnes épisodiquement usagères de la zone portuaire de Praia. De plus, une certaine confusion régnait dans le magasin sous douanes du port, à laquelle s'ajoutait la présence des services de police et de la direction du port (ENAPOR), qui ne faisait qu'amplifier le trouble des usagers.

Face à ce constat et pour remédier à la situation, plusieurs solutions ont été envisagées : la réalisation d'un clip vidéo didactique, l'élaboration d'affiches informatives qui seraient placardées le long du circuit de récupération des marchandises et, enfin, la production d'un dépliant explicatif qui retracerait pas à pas le parcours que les usagers doivent suivre.

Pour des raisons pratiques, l'option des dépliants s'est rapidement imposée. Chaque usager a désormais à sa disposition un guide pratique qui explique les formalités douanières relatives à la réception des bidons.

Les experts du projet MADAO ont également accompagné la Douane du Cap-Vert dans l'élaboration de deux affiches illustrant, l'une, la mission sécuritaire de la douane et, l'autre, les valeurs de la douane, à savoir le service client, l'impartialité, l'éthique et le professionnalisme.

L'établissement d'une structure « communication » est en cours au sein de l'Administration des douanes et on imagine aisément que d'autres outils spécifiques vont voir le jour dans les mois à venir. Forte des recommandations de l'OMD, la Douane du Cap-Vert devrait être en mesure d'établir rapidement des partenariats fructueux et d'améliorer son image auprès des usagers. Elle en a déjà pris le chemin.

En savoir +
richard.chopra@wcoomd.org

Le projet MADAO insuffle la création d'une Association des courtiers en douane au Cap-Vert

« Le Groupe de travail récemment créé par la Douane du Cap-Vert avec le soutien de l'OMD est constructif. Je salue particulièrement le fait qu'il réunisse non seulement des acteurs publics majeurs (Douane, Police fiscale) mais aussi des représentants du secteur privé (importateurs, exportateurs, courtiers en douane, autorité portuaire) impliqués dans la gestion du flux des échanges commerciaux.

Le Groupe permet de trouver conjointement des solutions à des problèmes concrets auxquels les acteurs du processus de dédouanement sont confrontés. Par exemple, il a été décidé d'améliorer l'accès au Port de Praia ainsi que l'identification des professionnels y travaillant à travers la conception de badges d'accès personnels au Port. Ceci permettra aussi d'améliorer l'organisation de tous les services opérant dans le Port.

La création du groupe a également eu un effet secondaire : les courtiers en douane qui y participent se sont regroupés et ont décidé de concrétiser l'idée d'une association des courtiers en douane du Cap-Vert. Cela faisait 10 ans que nous en parlions, sans véritablement prendre les mesures nécessaires. Le groupe de travail de la Douane nous a permis de nous remobiliser et, maintenant, la réalisation de ce projet semble proche. »

Monsieur Jose Maria LBV, courtier en Douane à Praia

Projet Modernisation des Administrations Douanières de l'Afrique de l'Ouest (Projet MADAO)

Ressources humaines	Relations avec les partenaires	Mobilisation des ressources
<p><u>Ateliers régionaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Recrutement Motivation du personnel 	<p><u>Ateliers régionaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Gestion des relations avec les partenaires Mécanismes de consultations et plateformes de dialogue performants 	<p><u>Ateliers régionaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Préparation de propositions de projets et de financements cohérents afin d'assurer une adhésion interne et un soutien externe au projet Engagement des bailleurs de fonds et élaboration de propositions de financements
<p><u>Appui au niveau national</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre d'une procédure de recrutement méritocratique et équitable Mise en œuvre de politiques du personnel adaptées aux besoins organisationnels Élaboration de stratégies visant à assurer la motivation du personnel, le développement professionnel et l'amélioration du cadre de travail 	<p><u>Appui au niveau national</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place de cadres formels de consultation Amélioration des compétences de négociation Développement d'outils et de stratégies de communication 	<p><u>Appui au niveau national</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Identification de sources de financement Élaboration d'une stratégie de mobilisation des fonds Préparation de propositions de projet

L'ouverture du Musée de la Douane du



DANS UN RECOIN au rez-de-chaussée du nouveau siège de la Douane du Sri Lanka, une reconstitution d'une scène impressionnante de réalisme dépeint la façon dont cette administration fonctionnait aux alentours du premier siècle après J.-C. On peut y voir un fonctionnaire, entouré de deux gardes, calculant les taxes à payer sur des marchandises débarquées par un navire romain, amarré dans un port visible en arrière-plan, tandis qu'un marchand romain attend en retrait pendant que son interprète traduit ses propos.

Cette reconstitution qui marque l'entrée du Musée de la Douane du Sri Lanka, offre aux visiteurs un avant-goût du voyage qui les attend à travers la gloire passée et présente de la Douane sri-lankaise. La visite constitue une expérience si remarquable et unique en soi qu'après en avoir fait le tour, le visiteur pourrait aisément se demander pourquoi la Douane sri-lankaise a tant tardé à ouvrir ce musée qui expose

de véritables chefs-d'œuvre historiques et culturels.

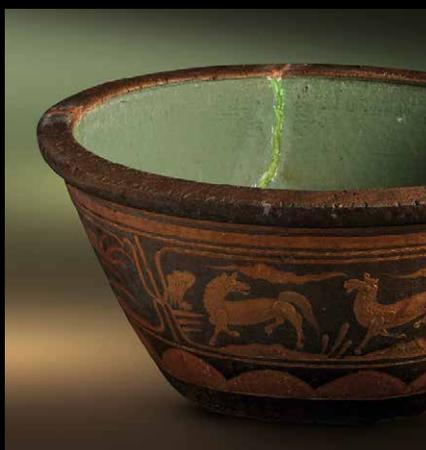
Habituellement, cette dernière remettait au Département d'archéologie les objets culturels anciens d'importance confisqués par ses services afin qu'ils soient exposés au Musée national. Les membres de ce Département et plus généralement les experts du secteur muséal n'avaient cessé d'argumenter en faveur de la création d'un musée de la Douane, soutenant que cela permettrait de valoriser ces objets anciens « presque perdus » et de transmettre un message ferme et clair concernant les menaces pesant sur ce patrimoine.

D'autres articles saisis, témoignages de la longue lutte du Sri Lanka contre le commerce illicite des espèces de faune et de flore sauvages et des produits forestiers, étaient eux méticuleusement conservés dans un entrepôt sous la garde et la protection de fonctionnaires travaillant à la

Division douanière pour la protection de la biodiversité et du patrimoine national et culturel (BNCP pour Biodiversity, Cultural and National Heritage Protection). Face à la hausse des actes délictueux et au succès croissant rencontré par les douaniers dans la détection de ce trafic illégal, il est apparu que le travail réalisé par la douane, notamment eu égard au crime organisé, méritait d'être présenté au public.

L'Administration douanière du Sri Lanka a dès lors pris la décision d'intégrer, au projet de construction de son nouveau siège, l'édification d'un musée. M. Samantha Gunasekara, le directeur de la BNCP et directeur adjoint de la Douane, et les membres du Comité du Musée de la douane, agissant sous la direction de l'ancien et de l'actuel directeur général, ont vu leur rêve se réaliser le 14 juillet 2014, date de l'inauguration du nouveau bâtiment et de son musée à laquelle participait le Président du Sri Lanka, M. Mahinda Rajapakse.

Sri Lanka remporte un franc succès



Différentes recherches et études ont montré que le Sri Lanka était engagé dans le commerce international dès le XV^e siècle avant J.-C. et le musée est fier de présenter aux visiteurs de nombreux chefs-d'œuvre témoignant de l'évolution de la Douane du Sri Lanka au cours des trois derniers millénaires. Voilà qui ne manquera pas de susciter l'intérêt des amateurs de musées et surtout, de captiver ceux et celles que la riche histoire des douanes à travers le monde passionnent.

Parmi les objets exposés, la pièce la plus ancienne est un collier de pierres importé datant de 800 avant J.-C. En outre, le musée compte un large éventail d'objets confisqués ayant trait à la biodiversité et au patrimoine culturel et national du Sri Lanka. Le rôle prépondérant du Sri Lanka sur la « route de la soie maritime » du IV^e siècle avant J.-C. au XII^e siècle après J.-C. est également illustré sous la forme de panneaux et de cartes numériques interactives.

Ceux et celles qui sont fascinés par cette thématique pourront également consulter le très beau livre intitulé *Nearly Lost* qui comprend des photographies magnifiques, ainsi que le catalogue de l'exposition. Pour répondre à la demande d'un large public à travers le monde, il a en outre été attribué à chaque objet un code QR unique qui le relie à une galerie photographique accessible en ligne.



Le Musée de la douane du Sri Lanka est le dernier arrivé dans la famille des musées des douanes dans le monde et témoigne du dévouement inconditionnel des fonctionnaires de la Douane sri-lankaise en faveur de la protection de la biodiversité et du patrimoine culturel de leur pays et du monde en général.

En savoir +

www.customs.gov.lk/museum

Le parcours du Cambodge sur la voie de l'adhésion à la Convention de Kyoto révisée

DANS LE CADRE de la Stratégie et du Programme de travail pour la réforme et la modernisation de la Douane du Cambodge 2009-2013, sous l'objectif stratégique n°3, la Douane cambodgienne s'est donné pour but de moderniser son système douanier, ses procédures et ses techniques, et ainsi maximaliser la facilitation des échanges, en adhérant à la Convention de Kyoto révisée (CKR) de l'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers.

Après plus de deux ans de travail acharné et de longues préparations, le Cambodge est devenu la 94^{ème} Partie contractante à la CKR le 28 juin 2014, au cours des sessions du Conseil de coopération douanière. Le gouvernement royal du Cambodge a adhéré à la Convention par le biais de l'article 3 du Protocole d'amendement, adoptant ainsi le corps de la CKR ainsi que son Annexe générale.

En outre, en exprimant son consentement à être lié par le Protocole d'amendement, conformément à l'article 4, le Cambodge a également accepté sans réserve le Chapitre 2 de l'Annexe spécifique A (arrivée des marchandises sur le territoire douanier : dépôt temporaire des marchandises), le Chapitre 1 de l'Annexe spécifique B (mise

à la consommation) et le Chapitre 1 de l'Annexe spécifique C, Appendice III (exportation à titre définitif).

La CKR est entrée en vigueur au Cambodge trois mois après le dépôt de son instrument d'adhésion. Toutefois, comme l'a fait remarquer dans une étude Chea Samnang, un fonctionnaire de la Douane cambodgienne qui a participé au 61^{ème} Programme de bourse de l'OMD, la législation cambodgienne était déjà conforme aux dispositions de l'Annexe générale de la CKR en 2013, à hauteur de 84 %, avant que le pays n'adhère à la Convention [Chea Samnang, étude sur l'adhésion à la CKR et sur la réforme et la modernisation de la Douane cambodgienne, 2013].

Processus d'adhésion

Devenir partie contractante à la CKR a toutefois exigé l'accomplissement d'un certain nombre de tâches comme l'évaluation de la législation nationale, l'identification de la législation et des réglementations qui devaient être modifiées, ainsi que la création d'une équipe d'encadrement et d'experts. Les étapes principales sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Date	Etapes	Processus
Janvier 2012	1	• Création de l'équipe de projet
Février 2012	2	• Analyse des écarts réalisée avec le soutien de l'OMD et du Bureau régional de renforcement des capacités de l'OMD pour la région Asie/Pacifique
2012	3	• Adoption des nouvelles réglementations sur les Décisions anticipées et sur l'Opérateur économique agréé (OEA) • Traduction dans la langue nationale
2013	4	• Le Ministère de l'économie et des finances demande l'accord de principe du Premier ministre le 24 décembre 2013 • Accord du Premier ministre reçu le 29 décembre 2013 • Révision et décision quant aux Annexes spécifiques et/ou chapitres à adopter
Janvier-juin 2014	5	• Préparation des documents d'adhésion • Processus d'approbation : - Discussion de la Commission juridique au Conseil des ministres - Approbation par le Conseil des ministres le 18 avril 2014 - Adoption par le Parlement le 20 mai 2014 - Approbation du Sénat le 29 mai 2014 - Promulgation par sa Majesté le Roi le 14 juin 2014 - Signature de l'instrument d'adhésion le 24 juin 2014
28 juin 2014	6	• Dépôt de l'instrument d'adhésion au Secrétariat général de l'OMD

Défis et obstacles

Parmi les étapes décrites dans le tableau, les plus épineuses correspondaient aux procédures d'approbation administratives et législatives des nouvelles dispositions. Avant que ces dernières ne soient soumises aux sessions plénières pour adoption formelle, des discussions de fond et un travail de révision rigoureux devaient en effet être entrepris par les Commissions compétentes au sein du Conseil des ministres, de l'Assemblée nationale et du Sénat respectivement. Comme l'analyse du calendrier le montre, il a fallu environ deux ans à l'équipe de projet pour convaincre les institutions du pouvoir législatif et exécutif compétentes et obtenir leur aval administratif et leur approbation formelle.

Durant cette période, la principale difficulté à laquelle a été confrontée l'équipe de projet tenait à la question de l'évaluation claire de l'impact de la mise en œuvre de la CKR. Les législateurs, en particulier, devaient s'assurer que l'adhésion du Cambodge à la CKR ainsi que sa mise en œuvre soient bénéfiques pour toutes les parties prenantes, à savoir les entreprises, la Douane et le pays dans son ensemble, et permettent d'améliorer la compétitivité des échanges, d'augmenter le recouvrement des recettes, de réduire les coûts de transaction, d'améliorer le climat des affaires, d'attirer les investissements directs étrangers et de promouvoir le commerce et le développement économique durable.

Les fondements d'un développement économique renforcé

L'adhésion à la CKR représente un événement historique pour le Cambodge, cette Convention constituant la seule référence en matière de modernisation des régimes douaniers, avec plus de 500 normes internationales et bonnes pratiques. Les dispositions de la CKR constitueront le fondement des efforts de réforme et de modernisation de la Douane cambodgienne.

L'adhésion à la CKR envoie en outre un message positif au milieu international des affaires quant à l'engagement du gouvernement en faveur d'une amélioration de la



© Jens Aarstein Holm

facilitation des échanges et de la réforme et modernisation douanière. Elle démontre que toutes les questions relatives au commerce international, notamment les règles régissant les transactions commerciales et la politique d'investissements au Cambodge, sont traitées dans un environnement fondé sur des règles claires qui reflètent les normes internationales.

Dans le classement de l'indice de performance logistique (LPI) réalisé par la Banque mondiale, le Cambodge a fait un bond spectaculaire de 46 places, passant ainsi de la 129^{ème} place en 2010 à la 83^{ème} place en 2014, sur un total de 160 pays. Cela est sans doute dû à la réduction du temps nécessaire pour le dédouanement, qui est passé de 5,9 jours en 2010 à seulement 1,4 jour en 2014. La croissance moyenne du PIB de 7 %, au cours de cette même période, s'est maintenue. Le volume des échanges internationaux a, lui, augmenté, passant de 10 milliards de dollars américains en 2010 à plus de 20 milliards en 2013, ce qui a permis d'accroître le recouvrement des recettes douanières. La Banque mondiale a également signalé que le taux de pauvreté du Cambodge avait chuté, passant de 45 % en 2007 à 20 % en 2011. Maintenant que le Cambodge a adhéré à la CKR, d'autres avancées sont attendues.

Un élément clé de la facilitation des échanges

Le 8 janvier 2015, une fois l'évaluation du

Plan stratégique 2009-2013 finalisée, le nouveau Directeur général de la Douane cambodgienne, Dr Kun Nhem, a annoncé le lancement du Plan stratégique 2014/2018 en présence du Dr Aun Porn Moniroth, Ministre de l'économie et des finances. Le nouveau plan reprend toutes les obligations du Cambodge au titre de la CKR et inclut également des dispositions pour la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce.

La CKR étant considérée comme un instrument clé dans la mise en œuvre de l'AFE, la conformité stricte à la CKR facilitera la mise en œuvre dudit accord par la Douane cambodgienne. Un exercice d'auto-évaluation réalisé en juin 2014 a déjà révélé que la législation douanière au Cambodge est conforme à l'AFE à hauteur de 70 %. Néanmoins, la Douane cambodgienne a quelques inquiétudes quant à l'utilisation des technologies de l'information dans les pratiques

douanières en raison de ses capacités limitées en la matière, de ses maigres ressources et de son manque de financement.

Avant que l'AFE ne voie le jour, le Cambodge considérait déjà la facilitation des échanges comme un domaine de travail essentiel permettant de renforcer la compétitivité du pays. La facilitation avait déjà été mise en avant dans la politique gouvernementale en 2004, lorsque le gouvernement avait créé des sous-comités directeurs sur la facilitation des échanges avec des responsabilités et des objectifs clairs, à savoir : limiter les processus complexes et fastidieux liés aux opérations d'importations et d'exportations, supprimer toutes procédures faisant double emploi et s'attaquer à

Il a fallu environ deux ans à l'équipe de projet pour convaincre les institutions du pouvoir législatif et exécutif compétentes et obtenir leur aval administratif et leur approbation formelle. La principale difficulté tenait à la question de l'évaluation claire de l'impact de la mise en oeuvre de la CKR.

tous les obstacles qui entravent les activités commerciales.

En savoir +
cheasamnang@gmail.com

Contrôle renforcé sur l'aviation légère en Afrique de l'Ouest

CONSCIENTES DU FAIBLE niveau de surveillance du trafic aérien de la petite aviation dans leurs pays respectifs, neuf administrations douanières d'Afrique de l'Ouest ont récemment entrepris de mieux appréhender les mouvements de l'aviation légère dans leur région.

S'il n'existe pas de définition légale du terme au niveau international, il est communément admis que l'aviation légère est un secteur de l'aviation dite générale qui regroupe l'aviation sportive, l'aérostation et l'aviation privée. Petits avions, hélicoptères, planeurs ou ULM entrent dans cette catégorie.

Tout manquement dans la gestion de cette « petite aviation » engendre des risques. Des risques fiscaux d'une part : il s'agit de s'assurer que les aéronefs ont bien fait l'objet d'une déclaration douanière et que le régime fiscal qui s'y applique est approprié. Des risques de fraude commerciale et des risques sécuritaires d'autre part : il s'agit de s'assurer que les avions ne servent pas à transporter des articles prohibés ou des personnes non déclarées.

Pour répondre aux besoins exprimés par les pays de la région Afrique de l'Ouest dans ce secteur, la Douane française a organisé, en étroite collaboration avec l'OMD et l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDD), une opération de lutte contre la fraude qui visait à sensibiliser les services opérationnels aéroportuaires des neuf pays de la région et à renforcer leurs capacités à détecter les infractions.

L'opération était financée par la Mission Interministérielle de Lutte contre les

Drogues et les Conduites Addictives (MILDECA), un organisme français placé sous l'autorité du Premier ministre qui anime et coordonne les actions de l'État français en matière de lutte contre les drogues et les toxicomanies.

Baptisée « Ailes Africaines », l'opération a ainsi mobilisé du 9 au 16 avril 2014 les services du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée, du Mali, de la Mauritanie, du Niger, du Sénégal et du Togo. Aux services douaniers de ces pays se sont ralliés les services de sécurité pertinents, notamment la police et la gendarmerie de l'air, ainsi que les autorités aéroportuaires en charge du trafic aérien.

Phase préparatoire et opérationnelle

La phase préparatoire a réuni du 25 au 27 mars 2014 à Dakar, lors d'un atelier de formation et de sensibilisation aux problématiques relatives au trafic aérien de la petite aviation, les experts de la coopération française, de l'OMD et de l'ONUDD ainsi que des fonctionnaires des douanes de chacune des administrations participantes. De retour dans leurs pays respectifs, ces « points de contact » nationaux ont à leur tour formé leurs collègues dans les aéroports participant à l'opération.

Lors de cette rencontre, experts et représentants des administrations ont discuté de la méthode de travail qui allait soutenir l'opération et notamment des outils qui allaient faciliter le travail de contrôle et l'échange d'informations. Une base de données commune servant à répertorier tous les avions enregistrés ou aperçus dans les aéroports ciblés a été créée par la France en liaison étroite avec la Douane sénégalaise à l'intention des pays de la

région Afrique de l'Ouest. L'échange d'informations a, quant à lui, été réalisé via le CENcomm, l'outil de communication sécurisé de l'OMD.

Durant la phase opérationnelle, du 9 au 16 avril 2014, les services répressifs des aéroports impliqués ont réalisé des contrôles avec le soutien d'experts douaniers français, belges et suisses, ainsi que des « experts techniques internationaux » de la Douane française placés auprès des directeurs généraux des douanes des pays participants.

Une Unité de Coordination Opérationnelle, établie à Dakar au siège du Bureau régional de liaison de l'OMD chargé du renseignement de la région Afrique de l'Ouest, a facilité l'échange d'informations entre les aéroports en assurant la transmission des données entre aéroports et en diffusant quotidiennement un bulletin d'informations sur les saisies et contentieux réalisés et autres faits intéressants découlant des contrôles.

Bilan encourageant

Les objectifs initiaux, décrits ci-dessous, ont été atteints :

- sensibiliser les administrations des douanes sur les risques de fraude relatifs à ce vecteur et renforcer la surveillance sur le long terme ;
- favoriser l'échange de renseignements entre les administrations des douanes ;
- promouvoir la collaboration entre l'ensemble des services chargés de l'application des lois des différents aéroports de la région ;





Avion saisi au Burkina Faso

- recueillir des informations sur le mouvement de l'aviation légère dans la région Afrique de l'Ouest.

Les services concernés ont su se réapproprier leurs prérogatives en matière de contrôle et ont mis en lumière la situation irrégulière de nombreux aéronefs. La plupart des opérateurs ont été fort surpris par les vérifications. Certains n'avaient jamais fait de déclaration en douane en matière d'admission temporaire. Ceux en règle ont, pour leur part, exprimé leur satisfaction face à des contrôles qui ont permis de mettre à jour des cas de concurrence déloyale.

Parmi les avions saisis pour fraude fiscale et manquement à la réglementation douanière, en attente du paiement des droits et taxes dus par leurs propriétaires, figurent un Boeing 737 et un jet privé contrôlés à l'aéroport d'Abidjan, Côte d'Ivoire, ainsi que deux avions-taxis, un CEESSNA 172 et un PIPER PA30, contrôlés à l'aéroclub de Cotonou, au Bénin. Certaines enquêtes étaient encore en cours à la clôture de l'opération. Au Bénin, par exemple, la douane était encore à la recherche des propriétaires de trois autres aéronefs.

La coopération entre services au niveau international - différents aéroports - et au niveau local - sur un même aéroport - a également constitué un réel motif de satisfaction. Il faut ici souligner que ce secteur était peu ou pas surveillé, et dès lors, faisait encore moins l'objet d'échanges

d'informations entre pays. Le volume de messages échangés lors de l'opération illustre le niveau de coopération établi : 1 935 messages ont été échangés entre les quarante-cinq utilisateurs du CENcomm pendant les sept jours de mobilisation et les cinq jours dédiés au suivi des cas.

185 aéronefs sont désormais enregistrés dans la base de données « Ailes Afrique ». Les mouvements d'un certain nombre d'entre eux ont été répertoriés grâce à l'analyse des demandes de survol d'espaces aériens et des arrivées constatées. Cet exercice a permis de mettre en lumière certaines provenances dites sensibles en raison des trafics frauduleux connus dans ces pays. Même si aucune marchandise n'a fait l'objet de saisie durant l'opération, le risque que des avions privés transportent des articles prohibés est réel.

L'opération a, en outre, bénéficié à l'ensemble des acteurs aéroportuaires. Les autorités aéroportuaires, par exemple, ont pu éclaircir la question du positionnement des avions dans les places de parking, certains avions utilisant des places militaires pour ne pas payer le stationnement ou pour sortir par des voies d'accès non contrôlées.

Perspectives

Les informations recueillies durant cette opération ont permis de démontrer :

- la sensibilité d'un vecteur qui n'avait pas régulièrement fait l'objet de contrôle de la part des services douaniers ;

- la pertinence des constats effectués et le renforcement des services avec l'accent mis sur la coordination des différentes administrations impliquées ;
- le bien-fondé de l'alimentation d'une base de données qui permettra d'avoir une situation plus exhaustive de ce trafic aérien dans la zone.

Toutes les procédures mises en place lors de l'opération, y compris celles relatives à la collecte d'informations auprès des autorités aéroportuaires (plan de vol, etc.), étaient une nouveauté pour la plupart des participants et les organisateurs espèrent que, forts de leur expérience, ils vont s'approprier les méthodes de travail et pérenniser les réflexes acquis.

La base de données « Ailes Afrique » offre en elle-même de nombreuses perspectives. La poursuite des enregistrements permettra d'avoir une situation nette du parc d'aéronefs par pays et ouvrira ainsi de nouvelles perspectives de travail et de coopération régionale, notamment dans le domaine de l'admission temporaire. En outre, l'amélioration de la base de données avec l'ajout de nouveaux champs permettra d'améliorer la visibilité des mouvements des petits aéronefs et d'établir une situation plus exhaustive du trafic aérien.

L'organisation d'opérations similaires à l'avenir est envisagée afin non seulement de fidéliser les réflexes acquis par les fonctionnaires mais aussi de dégager des profils de risque qui permettront à tous les services présents dans l'espace aéroportuaire d'affiner leurs techniques de ciblage et de contrôle.

En savoir +
enforcement@wcoomd.org





Cory Bratton et S. Burns de la CBP inspectent des envois de DVD en provenance de Chine au terminal de DHL à Cincinnati. Photo: Brian Bell

Comment la CBP et ses partenaires s'efforcent de lutter contre le piratage de films et de contenu télévisuel

Par Marcy Mason,

JOURNALISTE COUVRANT LES QUESTIONS RELATIVES AU COMMERCE POUR L'ADMINISTRATION DOUANIÈRE ET DE PROTECTION DES FRONTIÈRES DES ÉTATS-UNIS (CBP)

ÉTÉ 2012. « THEO Fletcher », expert en commerce international de la CBP sur la côte Ouest des États-Unis, examine les données provenant de milliers de saisies douanières de produits contrefaisants dans les ports des États-Unis. Soudain, Fletcher, qui a demandé à ce que son nom soit changé dans cet article pour des raisons de sécurité personnelle, constate quelque chose de suspect : les données indiquent une grande concentration de saisies de DVD dans une petite ville du nord-ouest du Pacifique. Puis, il remarque des tendances similaires dans certaines villes de l'État voisin.

« Je me doutais qu'il y avait un lien entre ces saisies. J'ai remarqué des points communs dans les types de descriptions utilisées sur les documents d'expédition, dans les quantités des produits échangés et concernant les parties impliquées à l'étranger », explique Fletcher. Ce doute amène Fletcher à effectuer des recherches supplémentaires afin d'essayer d'établir un lien entre les différents importateurs et les adresses de livraison. « Je voulais voir s'il s'agissait d'une association de malfaiteurs ou d'un réseau de contrebande », ajoute-t-il.

La Motion Picture Association of America (MPAA), qui représente six des plus grands studios de cinéma hollywoodiens, était en train de lancer sa propre enquête quand elle a sollicité l'aide de Fletcher. Un des membres de l'association, un studio de cinéma connu, avait reçu plusieurs alertes de la CBP l'informant que des versions piratées de ses films avaient été saisies.

À son tour, Fletcher entre en contact avec le Homeland Security Investigations, la division d'enquête du Département de la sécurité intérieure (DHS - Department of Homeland Security). « Je me suis rendu

compte que certains importateurs introduisaient volontairement des produits contrefaisants. Or, pour mettre fin à ce trafic, il faut des enquêtes, des mises en examen, des condamnations, des peines de prison et la saisie des actifs », explique-t-il.

En quelques mois, grâce à l'utilisation de différentes bases de données, Fletcher et les agents spéciaux du HSI confirment qu'un réseau d'individus est impliqué dans une opération très sophistiquée de piratage de films. Un des importateurs avait créé près de 20 sociétés, sous de multiples noms et identités. « Nous visons une cible mouvante. Les délinquants utilisent des méthodes et des stratégies comme la création d'entreprises et de sociétés-écrans, ce qui les rend suspects de blanchiment d'argent », indique Fletcher.

Fletcher et le HSI ont également collaboré afin d'identifier d'autres titulaires de droits susceptibles d'être victimes de ce trafic. Le HSI est, en outre, entré en contact avec plusieurs autres services de répression fédéraux afin d'obtenir leur aide. Leurs efforts conjoints leur ont permis de mener plusieurs perquisitions au niveau fédéral à de nombreux endroits. L'affaire est toujours en cours mais elle souligne à quel point l'esprit d'équipe est essentiel dans la lutte contre les délits de piratage.

Un éternel problème

Le piratage, c'est-à-dire la reproduction ou l'utilisation non autorisée de films cinématographiques, de programmes TV ou de tout autre type de contenu créatif, n'a rien de nouveau. L'industrie cinématographique a été confrontée au problème depuis ses débuts. Toutefois, l'entrée sur le marché des cassettes vidéo, des enregistrements sur cassette et des caméscopes ont constitué un coup particulièrement dur pour Hollywood. Cette nouvelle technologie permettant à tout un chacun de reproduire du contenu sans payer, la distribution illicite de films s'est fortement accrue.

Au fur et à mesure que la technologie s'est perfectionnée, les moyens utilisés pour voler des produits sont devenus de plus en plus sophistiqués. « Actuellement, nous constatons que des sociétés illicites sont établies uniquement dans le but de voler et de télécharger du contenu avant toute sortie officielle. Les films sont ainsi disponibles avant leur sortie en DVD, alors

qu'ils sont toujours à l'affiche ou parfois même avant qu'ils ne sortent en salle », explique Lev Kubiak, directeur du Centre national de coordination sur les droits de la propriété intellectuelle qui réunit une équipe spéciale gérée par le HSI du Service de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière (ICE) à Arlington, en Virginie.

« Auparavant, les films étaient copiés illégalement ici même aux États-Unis. Une personne gravait des disques, fabriquait une fausse jaquette pour les boîtiers et les vendait ensuite au coin de la rue. Aujourd'hui, la plupart des produits contrefaisants sont fabriqués illégalement en Chine. Durant l'exercice 2013, la CBP et le HSI ont saisi des produits contrefaisants d'une valeur de 1,7 milliard de dollars. La grande majorité de ces produits ont été confisqués par la CBP aux ports d'entrée et nous pensons que 92 % de ces marchandises proviennent directement ou indirectement de Chine », ajoute Kubiak.

Un nombre considérable de ces marchandises entre dans la catégorie des supports optiques, catégorie qui inclut les contenus créatifs tels que les films, les séries télé, les jeux vidéo ou la musique dans un format lu par un faisceau optique sur des lecteurs DVD, CD et Blu-ray. Ces cinq dernières années, les supports optiques se sont systématiquement retrouvés dans le top 10 des marchandises saisies par le DHS pour violation de marque déposée et des droits d'auteur. Le plus grand nombre de saisies, à hauteur de 49 %, a porté sur des films cinématographiques connus ou des coffrets DVD de séries télédiffusées sur les chaînes cryptées.

Imitations de meilleure qualité

« Autrefois, de nombreux produits de contrefaçon n'étaient pas d'aussi bonne qualité que ceux d'aujourd'hui », nous confie Michael Robinson, vice-président du département protection des contenus chez MPAA. « Par exemple, il y avait des fautes d'orthographe sur l'emballage ou alors figurait sur un film Disney le logo de la Warner Bros. Aujourd'hui, nous sommes confrontés au même problème que de nombreux titulaires de droits. Les contrefaçons sont des copies exactes des originaux. Il est donc difficile de les distinguer à l'œil nu ».

Selon Michael Robinson, la plupart des films sont piratés dans les salles de cinéma. « Il suffit qu'une personne entre dans la salle de cinéma avec un dispositif d'enregistrement et filme l'écran », dit-il. Afin de protéger les films, Michael Robinson précise que les membres des studios de l'association apposent un filigrane numérique sur leurs films. « Quel que soit l'endroit dans le monde, si un film est copié au moyen d'un caméscope, nous sommes capables d'identifier la salle de cinéma où le film a été projeté. Le filigrane numérique est une empreinte intégrée dans le film. Nous travaillons avec les services de répression du monde entier pour mettre fin à ces agissements. »

« La plupart des enregistrements piratés par caméscope se font en Europe de l'Est. La copie illicite est alors téléchargée sur Internet et distribuée dans le monde à travers le streaming ou le téléchargement sur des sites illégaux », explique Lev Kubiak. « Ces sites n'imposent pas de frais. Ils tirent leurs profits de la publicité : plus le site est populaire, plus les bénéfices liés à la publicité sont élevés. De tels sites deviennent très, très populaires et peuvent générer des millions, voire des centaines de millions de dollars par an », poursuit-il.

Le contenu peut aussi être volé durant la phase de fabrication licite des DVD. « Quelques semaines avant la date de sortie officielle de la version DVD d'un film, c'est-à-dire au moment où le public peut l'acheter dans l'un ou l'autre magasin des États-Unis, le DVD doit être fabriqué et livré », indique Michael Robinson. « Il faut tenir compte de tout le processus de la chaîne logistique. À un moment du processus, un de ces DVD peut être volé. Un seul suffit. Il peut ensuite être expédié ou téléchargé sur Internet et mis à la disposition de n'importe qui ».

Perte économique colossale

Nombreux sont ceux qui considèrent le piratage comme inoffensif. Il n'en est rien. En effet, les pertes économiques pour les États-Unis sont énormes. Selon un rapport publié en mars 2012 par le *US Department of Commerce*, intitulé « *Intellectual Property and the US Economy: Industries in Focus* », les industries basées essentiellement sur la propriété intellectuelle offrent au moins 40 millions d'emplois et contribuent au produit intérieur brut des

États-Unis à hauteur de 5 billions de dollars. « Lorsque les pays étrangers volent cette propriété intellectuelle ou la reproduisent illégalement, ils mettent à mal la sécurité des États-Unis et leur économie », précise Kubiak.

Les victimes sont également légion. « Deux millions de personnes aux États-Unis travaillent directement ou indirectement pour l'industrie cinématographique et nous donnons du boulot à plus de 100 000 entreprises dans les 50 États », explique Michael Robinson. « Il n'y a pas que les stars que vous voyez défiler sur le tapis rouge qui sont touchées. Cela affecte les menuisiers qui construisent les décors, les couturières qui confectionnent les costumes, les chauffeurs de camion, les experts en éclairage, les ingénieurs du son et tout ce qu'on peut imaginer. C'est une industrie gigantesque et il faut beaucoup de gens pour produire un film. »

Michael Robinson souligne par ailleurs que l'industrie du cinéma débourse chaque année plus de 16 milliards de dollars en impôts sur le revenu tant au niveau fédéral que local. « Les gens ne voient dans le cinéma que le côté divertissement. Ils ne voient pas cette industrie de la même façon que d'autres secteurs industriels. Or, l'industrie du cinéma est tout aussi importante pour l'économie américaine. Nous sommes une des seules industries au monde à enregistrer un excédent commercial. Nous exportons plus de contenu que nous n'en importons. C'est donc un puissant moteur de l'économie américaine, qui mérite d'être protégé. »

Le piratage a également des effets redoutables sur les réalisateurs indépendants. Prenons le cas d'Ellen Seidler. Réalisatrice diplômée d'Harvard, journaliste et professeure de journalisme, Seidler décide en 2006 de tourner un long métrage avec sa coréalisatrice, Megan Siler, sortie de l'école de cinéma de l'Université de Californie (UCLA) à Los Angeles. Les deux femmes investissent 250 000 dollars en fonds propres pour réaliser leur film, « *And Then Came Lola* », en pensant qu'au moins, elles devraient rentrer dans leurs frais. « J'ai pris une deuxième hypothèque, j'ai emprunté sur mon fonds de retraite et j'ai dépassé le plafond autorisé pour ma carte de crédit », explique Ellen Seidler, qui rembourse encore aujourd'hui les dettes qu'elle a

contractées pendant la production du film.

Au début, le film s'annonce prometteur. En 2009, l'avant-première du film fait salle comble au Frameline Festival, événement cinématographique de premier plan à San Francisco. D'autres festivals suivent mais ensuite, 24 heures après la sortie du film en DVD, Ellen Seidler commence à trouver des liens vers des copies pirates sur le web. Les liens de téléchargement se propagent rapidement et semblent surgir de toutes parts. En quelques mois, les réalisatrices dénombrent plus de 56 000 copies pirates et arrêtent de compter. Ellen Seidler retrouve son film sur des sites Internet dans plusieurs langues, notamment l'arabe, le chinois, le tchèque, le russe, l'espagnol, le suédois et le turc. Elle tente bien de riposter. « Au départ, lorsque je trouvais des copies illicites, j'essayais de les faire supprimer », explique-t-elle. Cependant, ses efforts sont vains. « Une copie illicite de perdue, dix de retrouvées ! », conclut-elle.

Ce qui a particulièrement indigné la réalisatrice, c'était de voir des annonces publicitaires sur les sites illicites proposant son film. « J'ai rapidement découvert que d'autres personnes tiraient profit du vol de mon film, y compris un certain nombre d'entreprises licites », ajoute-elle. « Ça me semblait injuste et j'ai donc créé mon premier blog sur les bénéfices du piratage et comment des entreprises qui ont pignon sur rue profitent de ce marché noir. » Ellen Seidler, qui s'efforce de sensibiliser ses lecteurs, continue d'écrire sur le piratage. « Ce n'est pas arrivé qu'à notre film. Ce type de scénario se produit pratiquement avec tous les films. »

Facteurs déterminants

Le piratage de films est alimenté par un certain nombre de facteurs, notamment le fait que les films et les séries télé ne sont pas diffusés au même moment dans les différentes régions géographiques. Le

« J'ai rapidement découvert que d'autres personnes tiraient profit du vol de mon film, y compris un certain nombre d'entreprises licites. Ça me semblait injuste et j'ai donc créé mon premier blog sur les bénéfices du piratage et comment des entreprises qui ont pignon sur rue profitent de ce marché noir. »

Ellen Seidler,

RÉALISATRICE, JOURNALISTE ET
PROFESSEURE DE JOURNALISME

décalage horaire incite les téléspectateurs à regarder du contenu piraté car ils ne souhaitent pas attendre. Un des cas les plus médiatisés s'est produit en avril dernier en Australie. Le taux de piratage de la série *Game of Thrones* y a atteint de telles proportions que l'ambassadeur des États-Unis, Jeffrey Bleich, a dû lancer un appel aux Australiens.

Nombre de gens ne considèrent pas le piratage comme un délit. Comme l'explique Ellen Seidler, « le consommateur ordinaire ne semble pas avoir de problèmes avec le piratage car il croit naïvement que si quelque chose se trouve sur Internet, c'est qu'on peut s'en servir.

Les entreprises comme Google aident à perpétuer cette idée car les liens vers les sites illicites arrivent généralement en tête de la liste des résultats de vos recherches. Les gens pensent que si ça se trouve sur Google, c'est que ça doit bien être permis ». Parfois, les gens ne sont pas conscients qu'ils achètent des articles piratés. « Certains de ces sites semblent tellement licites qu'il est difficile pour le commun des mortels de faire la distinction entre un site illicite et un site licite », indique Michael Robinson.

Au point d'entrée

À la frontière, la CBP évalue les marchandises afin de vérifier si elles constituent une menace et si elles enfreignent toute loi appliquée par la CBP. Si les droits d'auteur ou les marques déposées sont transgressés, les marchandises sont saisies et ne peuvent pas être mises sur le marché des États-Unis.

La majorité des marchandises piratées et contrefaisantes sont expédiées aux États-Unis par courrier international ou par envoi exprès, à travers des opérateurs tels que Federal Express, DHL ou UPS. Un des terminaux les plus sollicités, celui de DHL de Cincinnati, accueille le plus grand nombre de vols en provenance de l'Asie.

Durant l'exercice 2013, au total, 16,4 millions d'envois sont arrivés pour importation au terminal. « Tout va à un rythme effréné », indique Cory Bratton, un des agents de la CBP affectés à l'équipe Asie de DHL. « Chaque colis entrant est sujet à une inspection et nous sélectionnons les envois que nous souhaitons examiner de plus près. »

Les agents de la CBP travaillent en étroite collaboration avec DHL. « Nous nous rendons dans la zone des contrôles, là où DHL a déjà mis de côté tous les colis que nous avons sélectionnés pour inspection. Nous devons octroyer la mainlevée en l'espace de quelques minutes, parfois moins. Ils doivent sortir tous les colis à un moment précis pour pouvoir les acheminer au bon endroit et en garantir la livraison à leurs clients », ajoute Cory Bratton.

Au terminal de DHL de Cincinnati, le nombre de saisies en lien avec la propriété intellectuelle est élevé. « Notre rendement se situe autour de 60 %, ce qui veut dire que sur 10 envois ciblés et contrôlés, nous en saisissons six pour infraction », explique Eugene Matho, directeur adjoint de la zone portuaire de Cleveland, qui supervise la plateforme DHL de Cincinnati ainsi que deux autres terminaux de courrier exprès de la région. « Nous n'avons pas suffisamment d'agents sur ces sites par rapport au volume entrant et au temps de traitement nécessaire. Si nous avions plus de personnel, nous pourrions faire beaucoup plus. »

Selon Eugene Matho, la cote de popularité des produits piratés suit celles des produits licites. « S'il s'agit d'un produit très recherché, nous verrons peu de temps après la version de contrefaçon ou piratée passer nos frontières », ajoute-t-il. « Par exemple, il y a environ cinq ans, lorsque les séries télévisées de chaînes câblées sont devenues populaires, cette tendance s'est reflétée dans nos saisies. Les coffrets DVD de séries télévisées et d'émissions du câble, comme *Les Soprano* et *Sex and the City*, figuraient parmi les plus piratés. Aujourd'hui, les produits les plus recherchés sont *Game of Thrones*, *Breaking Bad*, *The Walking Dead* et les films Disney, qui sont aussi populaires qu'ils sont piratés. »

L'enquête commence

Quand la CBP trouve des marchandises illicites qui semblent être en lien avec des



Plus de 100 000 DVD sont retrouvés au domicile de M. Palmisano à Bartlett, une banlieue au nord-ouest de Chicago. Photos: Police de Bartlett, Illinois

activités criminelles, le HSI est contacté pour poursuivre l'enquête. Lui-même a commencé à travailler en plus étroite collaboration avec les services de police locaux et fédérés. « Nous nous sommes rendu compte que nous n'arriverions jamais à arrêter tout le monde ou à saisir toutes les marchandises pour résoudre ce problème. Par conséquent, il était crucial que nous travaillions avec les services de police des États fédérés et avec la police locale », explique Lev Kubiak.

En 2011, les agents de la CBP au terminal de DHL à Cincinnati remarquent que des

centaines de colis sont envoyées à une personne répondant au nom de Joseph Palmisano à Bartlett, une banlieue au nord-ouest de Chicago, dans l'Illinois. « Je m'intéressais aux envois en provenance d'Asie et j'ai vu que ce Palmisano avait reçu environ 800 colis ces cinq dernières années. C'était donc un gros importateur », déclare l'agent S. Burns de la CBP. Burns retient alors quelques colis. Tous portent des étiquettes qui décrivent le contenu comme étant des « fournitures scolaires » ou des « planches à pain » mais lorsqu'il ouvre les paquets, il trouve des DVD de films et de séries télévisées.

L'agent Burns se rend bien compte que quelque chose ne va pas. « Il y avait des fautes d'orthographe dans le résumé du film au dos de la jaquette. Les lettres étaient de travers et ces colis étaient acheminés depuis Hong Kong ». Il envoie alors un exemplaire à un spécialiste de l'importation de la CBP à Cleveland. « L'emballage semblait être celui d'un produit contrefaisant mais un agent de la CBP n'est pas à même de le déterminer », précise-t-il.

Une fois ses soupçons confirmés, il saisit les envois et contacte le bureau du HSI de Chicago. L'agent spécial en charge de l'affaire, Uday Devineni, saisit l'importance du cas. « Nous avons effectué 25 saisies sur six semaines, de la mi-août à la fin du mois de septembre 2011... Et je ne parle là que de ce que nous avons intercepté », explique l'agent. Il décide alors de prendre contact avec les services de police de Bartlett. « Nous cherchions à développer les relations avec les services locaux et nous avons pensé que c'était ce qu'il y avait de plus efficace à faire », déclare l'agent spécial du HSI, qui ajoute que souvent les crimes plus violents prennent le pas sur les enquêtes sur la contrefaçon. « C'est une question de répartition des ressources. Dans la ville de Chicago, il y a beaucoup de criminalité comme la violence liée aux gangs et les meurtres de tout poil. »

Assistance locale

Les services de police de Bartlett acceptent de prendre les commandes de l'enquête sur cette affaire et, très vite, ils remarquent quelque chose de bizarre concernant l'adresse postale du destinataire. Selon l'inspecteur de police Tom Alagna « les paquets étaient tous adressés à Joseph Palmisano, Joseph, Joe Joe ou Joe. Il utilisait trois adresses différentes – sa véritable adresse et deux fausses qui se seraient trouvées à côté de chez lui si elles avaient existé ». Cependant, en l'espace d'un mois, les livraisons cessent. L'inspecteur Alagna raconte : « C'est comme si la source s'était tarie. Plus rien n'arrivait. J'étais en contact permanent avec la CBP et le HSI, et nous surveillions sa maison des heures durant. Les voitures ne bougeaient jamais. Rien ne se passait ».

Un jour pourtant, le hasard veut que l'inspecteur, en patrouille, passe devant la maison de Joseph Palmisano et remarque que le garage est rempli de cartons. « Nous

savions que nous ne pourrions pas obtenir de mandat de perquisition uniquement parce que nous avons vu des cartons dans un garage », se souvient l'inspecteur Alagna. Toutefois, peu de temps après, le 29 juin 2012, l'inspecteur reçoit vers minuit un appel de l'agent Burns de la CBP. « Il m'a dit qu'il menait un contrôle de routine des importations quand il a remarqué qu'un colis devait arriver de Hong Kong, adressé à Joseph Palmisano. Il a ajouté que le colis avait été saisi et que quand il l'avait ouvert, il y avait trouvé 130 DVD de contrefaçon. »

Le jour suivant, l'agent Burns recontacte l'inspecteur Alagna. En effet, un autre envoi arrive à Los Angeles depuis Hong Kong, adressé à M. Palmisano. « Il a fait en sorte que le colis soit dévié vers Cincinnati pour pouvoir procéder à sa saisie », précise l'inspecteur Alagna. Par la suite, l'agent Burns envoie les marchandises à l'inspecteur Alagna pour que ce dernier puisse obtenir un mandat de perquisition pour le domicile de Joseph Palmisano. Enfin, le 5 juillet 2012, les services de répression, avec l'aide de la MPAA, effectuent une livraison surveillée des contrefaçons.

Au final, plus de 100 000 DVD de films et de séries piratés sont retrouvés au domicile de M. Palmisano, faisant de cette saisie une des saisies de DVD les plus importantes dans la région du Midwest des États-Unis. « Les deux camions de déménagement d'une longueur de 7 mètres que nous avions à notre disposition étaient remplis à ras bord de DVD », raconte l'inspecteur Alagna. Basé sur une estimation du prix de vente au détail recommandé par le fabricant pour ces DVD, le butin s'élevait à 1,35 million de dollars. « Lors de son interrogatoire, M. Palmisano nous a dit que l'année dernière, sur une période de 10 mois, il avait vendu des films piratés pour un total de plus de 660 000 dollars. Il y a de quoi rester bouche bée », conclut l'inspecteur, qui fait remarquer que la plupart des marchandises étaient vendues sur le site Amazon.com.

L'affaire a été portée devant la justice de l'État. Joseph Palmisano a été inculpé d'utilisation illicite de sons et d'images enregistrés et a plaidé coupable. Il a été condamné à 30 mois de liberté conditionnelle, à 120 heures de travaux d'intérêt général et il a été sommé de payer 5 200

dollars d'amende à la MPAA ainsi que 9 800 dollars de dédommagement aux services de police de Bartlett. Bien que Joseph Palmisano n'ait pas encouru une peine de prison, l'enquête a porté ses fruits.

Partenariat international

La CBP, le HSI et d'autres services de répression luttent également contre le piratage de films au niveau international. « Nous partageons des données avec un grand nombre de pays dans le but de les aider à augmenter leur nombre de saisies grâce à nos accords d'assistance mutuelle en matière douanière », explique Lev Kubiak.

En décembre 2013, la CBP et le HSI ont travaillé en partenariat avec 10 services de répression européens et asiatiques dans le cadre de l'opération « Cyber Monday » qui a abouti à la fermeture de 706 sites Internet vendant des produits de contrefaçon dont des films et des séries télé piratés. Cette opération d'envergure internationale, la plus importante à ce jour, faisait partie d'une initiative de lutte contre le vol numérique en ligne appelée « Operation in Our Sites », lancée par le Centre national de coordination sur les droits de la propriété intellectuelle en juin 2010.

Formation

Les titulaires de droits jouent aussi un rôle prépondérant dans la lutte contre le piratage de films. « Nous travaillons avec des grandes marques et nous organisons des séances de formation pour les agents de la CBP et les spécialistes de l'importation », explique Marc Lorenti, directeur des enquêtes de la MPAA pour l'Amérique du Nord. Cette formation, qui est organisée par l'*International AntiCounterfeiting Coalition* (Coalition internationale anti-contrefaçon), ne se limite pas aux films mais inclut également les produits de marques telles que Louis Vuitton, Burberry, Chanel, Rolex et d'autres. « C'est un programme très ambitieux », ajoute Marc Lorenti.

« Sur le plan visuel, nous enseignons aux agents de la CBP et aux spécialistes de l'importation à faire la différence entre un DVD authentique et un produit falsifié, non seulement en examinant le boîtier mais aussi le CD lui-même. » Un élément très utile permettant de déterminer rapidement si le film est authentique ou non est la

Top 10 des films les plus piratés en 2013

Rang	Films	Nombre de téléchargements (en millions)
1	Le Hobbit : Un voyage inattendu	8.4
2	Django Unchained	8.1
3	Fast and Furious 6	7.9
4	Iron Man 3	7.6
5	Happiness Therapy	7.5
6	Star Trek Into Darkness	7.4
7	Gangster Squad	7.2
8	Insaisissables	7.0
9	Very Bad Trip 3	6.9
10	World War Z	

Source : TorrentFreak.com

Top 10 des séries télévisées les plus piratées en 2013

Rang	Séries télévisées	Nombre de téléchargements (en millions)
1	Game of Thrones	5.9
2	Breaking Bad	4,2
3	The Walking Dead	3.6
4	The Big Bang Theory	3.4
5	Dexter	3.1
6	How I Met Your Mother	3.0
7	Suits	2.6
8	Homeland	2.4
9	Vikings	2.3
10	Arrow	2.2

Source : TorrentFreak.com

présence d'un code IFPI sur le produit. Ce numéro, émis par la Fédération internationale de l'industrie phonographique aux fins de l'authentification, constitue, pour Marc Lorenti, « comme une empreinte digitale gravée sur le CD ».

Selon ce dernier, la formation, qui a commencé en septembre 2013, porte déjà ses fruits. « Les agents de la CBP sur le terrain nous tiennent au courant régulièrement de nouvelles pistes qu'ils tiennent après avoir identifié des envois suspects à l'importation. Récemment, les agents de la CBP à l'aéroport international Bradley, dans le Connecticut, nous ont directement contactés pour authentifier des envois qui étaient arrivés. Nous avons agi le lendemain. Nous avons pu vérifier sur place que les envois étaient des contrefaçons. Nous avons ensuite travaillé de concert avec la CBP pour transférer l'enquête au HSI. »

La MPAA est également en train de mettre au point un outil logiciel pour aider les agents de la CBP à identifier des DVD contrefaçants plus rapidement. « Nous testons cet outil en ce moment même », précise Michael Robinson, qui espère partager cette technologie plus généralement avec la CBP. « Nous voulons faire partie de la solution et nous sommes conscients que cela relève de notre responsabilité. Nous n'allons pas aller voir la CBP et d'autres agences pour leur dire : "aidez-nous, nous sommes les victimes, c'est à vous de régler le problème." Nous sommes tous dans le même bateau. »

Comblant les lacunes

D'autres chaînes de télévision comme HBO, chaîne câblée ayant engrangé 1,8 milliard de dollars en 2013 et ayant 127 millions d'abonnés dans près de 70 pays dans le monde, ont trouvé des solutions dans le but de réduire les délais de mise à disposition de leur programmation.

« Notre équipe du studio de production a travaillé d'arrache-pied pour faire en sorte que nos filiales internationales et que nos partenaires de la distribution disposent de nos programmes suffisamment tôt pour pouvoir les diffuser presque en même temps qu'aux États-Unis, voire le même jour à la même heure », explique Stephanie Abrutyn, vice-présidente et conseillère juridique en chef du service des contentieux et de la lutte contre le piratage de HBO.

« Au cours des 10 ou 20 dernières années, nous sommes littéralement passés d'un modèle où quelqu'un devait prendre la copie physique d'un programme et la mettre dans un avion pour la distribuer dans chacun de ces pays à un modèle où l'on peut appuyer sur un bouton et l'envoyer de façon numérique en quelques secondes. »

Cependant, il reste encore de nombreux défis à relever. « Un de nos plus gros problèmes est la quantité de biens contrefaçants et piratés entrant dans notre pays », indique Therese Randazzo, directrice de

la politique et des programmes sur les droits de la propriété intellectuelle de la CBP à Washington D.C. « Le cadre juridique dans lequel nous agissons a été mis en place bien avant qu'Internet ne facilite la vente directe de biens contrefaçants et piratés aux consommateurs. Ces envois arrivent sous la forme de petits colis à la poste et aux terminaux des transporteurs express au lieu d'arriver par fret. Par conséquent, il faut beaucoup plus de ressources pour examiner les envois et voir s'il y a infraction ou pas. Nous avons besoin d'un système plus simple et plus rationnel où nous n'avons pas besoin de faire des pieds et des mains pour obtenir des résultats. Internet a changé les règles d'importation des contrefaçons et des produits piratés mais les lois n'ont pas suivi », ajoute-t-elle.

Cela étant, le principal défi consiste à s'assurer le soutien de l'opinion publique. Un certain nombre de ressources permettent d'avoir accès à des films et à des séries de façon tout à fait légale. Le site de la MPAA – www.wheretowatch.org – est l'une d'entre elles. « Le piratage de films ne disparaîtra pas tant que nous n'aurons pas éliminé la demande des consommateurs. Si nous voulons réussir à résoudre ce problème un jour, nous devons éduquer le public et le rallier à notre cause », conclut Therese Randazzo.

En savoir +
www.cbp.gov

« En Australie, l'instauration des paquets de cigarettes neutres ne devrait pas susciter l'arrivée sur le marché de nouveaux concurrents ni favoriser le commerce des cigarettes illégales »

Harry Clarke et David Prentice,

CHERCHEURS À LA TROBE UNIVERSITY'S SCHOOL OF ECONOMICS, MELBOURNE, AUSTRALIE

LE TABAGISME PROVOQUE de graves problèmes de santé, notamment le cancer du poumon. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), près de la moitié des fumeurs, soit presque six millions de personnes, meurent chaque année de la cigarette. Le commerce des produits du tabac constitue également une source de préoccupation pour les administrations douanières, surtout eu égard aux conséquences en matière d'évasion fiscale et de contrefaçon.

Récemment, dans le cadre de sa législation anti-tabac, l'Australie a instauré le paquet de cigarettes neutre sur lequel n'apparaît plus le logo de la marque mais uniquement son nom dont le format, la police, la couleur et l'endroit d'impression sur le paquet sont strictement définis. En 2011, le parlement australien a adopté le *Tobacco Plain Packaging Act*, devenant ainsi le premier pays à imposer la vente de tabac dans des paquets neutres. Aujourd'hui, l'Irlande et le Royaume-Uni envisagent également d'adopter une législation similaire. Ces paquets neutres vont-ils avoir un effet sur les activités de contrebande de produits du tabac et sur le recouvrement des recettes ? Les administrations douanières sont en droit de se poser la question.

Les économistes Harry Clarke et David Prentice de La *Trobe University's School of Economics* à Melbourne, Australie, ont publié un article dans lequel ils présentent les résultats des recherches empiriques qu'ils ont menées sur les paquets neutres et sur les effets de leur instauration, en tenant compte notamment de la question primordiale de la santé publique mais aussi de la problématique que représente la vente de cigarettes illégales (Clarke, H. and Prentice, D. (2012), *Will Plain Packaging Reduce Cigarette Consumption ?*, *Economic Papers : A journal of applied economics and policy* 31 : 303–317).

Robert Ireland, responsable de l'Unité recherche et stratégies de l'OMD, a rencontré les Drs. Clarke et Prentice. La teneur de cet entretien se trouve retranscrite ci-après.

Quels sont les principaux objectifs de l'introduction des paquets de cigarettes neutres ?

Le principal objectif de cette législation anti-tabac consiste à décourager les pratiques tabagiques et surtout à dissuader les jeunes de commencer à fumer. C'est pourquoi il a été décidé de supprimer ce qui constituait le dernier support publicitaire des produits du tabac subsistant en Australie, à savoir leur conditionnement. Alors que pratiquement toutes les autres dispositions politiques anti-tabac sont désormais entrées en vigueur, il faut savoir que quatre spécificités du marché australien des cigarettes ont motivé la décision d'imposer les paquets neutres.

Premièrement, la consommation de cigarettes au sein de la population australienne concerne aujourd'hui essentiellement trois groupes de personnes : les aborigènes, les migrants originaires de certains pays et les Australiens peu qualifiés et occupant des emplois peu valorisés. Deuxièmement, toute autre forme de publicité par les fabricants et les détaillants est désormais interdite et il existe des restrictions en matière de tabagisme sur le lieu de travail et autres lieux publics. Troisièmement, les cigarettes sont fortement taxées. Enfin, la quasi-totalité des fumeurs se sont mis à la cigarette alors qu'ils étaient jeunes. L'instauration des paquets neutres, parallèlement à l'introduction d'autres mesures décrites ci-dessous, apparaît donc comme étant presque la dernière réglementation, avant l'interdiction totale, susceptible de décourager le tabagisme parmi ces groupes que rien, jusque-là, n'est parvenu à dissuader de fumer.

Pourriez-vous résumer le contenu de cette législation instituant en Australie l'introduction des paquets neutres ?

Le *Tobacco Plain Packing Act* est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2012. Ses principales dispositions sont les suivantes :

- vendre des produits du tabac dans des paquets autres que neutres constitue une infraction ;

- les paquets doivent être uniformes (à l'exception d'avertissements graphiques délibérément choquants), normalisés, avoir une couleur marron-olive unie, le nom de la marque devant apparaître dans une police également standardisée. Les cigarettes doivent également être normalisées et être vierges de toute marque, etc. ;
- les contrevenants se verront imposer des amendes de 220 000 dollars australiens (AUD) pour les particuliers et de 1,1 million de dollars AUD pour les entreprises.

L'entrée en vigueur de la loi va de pair avec la mise en œuvre de trois régimes complémentaires de mesures : une augmentation sensible des accises sur le tabac en avril 2010, des campagnes anti-tabac à la fois générales et plus ciblées (visant des groupes tels que les aborigènes) et l'inclusion plus systématique de traitements de lutte contre le tabagisme, comme les traitements substitutifs nicotiques, dans le régime australien d'assurance-médicaments (*Australia's Pharmaceutical Benefits Scheme*), rendant ces thérapies plus accessibles. Depuis, de nouvelles hausses fiscales ont été introduites.

Quel était l'objet de vos recherches et quelles en furent les principales conclusions ?

Notre objectif était double. Nous souhaitions dans un premier temps procéder à un examen de la législation et de son contexte politique en adoptant un point de vue d'économistes. Ensuite, nous avons analysé de manière empirique l'une des principales critiques formulées à l'encontre des paquets neutres, à savoir l'argument avancé par l'industrie du tabac selon lequel l'instauration de ces paquets, vendus moins chers, pourrait en fait induire une augmentation des ventes de cigarettes. Cette théorie était présentée comme étant plausible dans la mesure où, étant normalisés, les paquets neutres pourraient susciter une concurrence accrue entre les cigarettiers existants, de nouveaux fabricants et les fabricants de cigarettes illégales sans marque ou de contrefaçon. Aux

PAQUET À CIGARETTES – AVANT

fins de notre analyse, nous avons utilisé des données australiennes relatives aux prix des cigarettes, aux numéros des marques et aux parts de marché, et ce pour deux périodes qui avaient été caractérisées par un durcissement des règles en matière de publicité. Il s'agissait respectivement de la moitié des années 1970, avec l'introduction de restrictions pour la publicité par voie électronique, et du début des années 1990 caractérisé par un durcissement des règles régissant la publicité dans la presse.

Selon nos recherches, il est avéré qu'une baisse des prix a systématiquement suivi chaque durcissement imposé antérieurement en matière de publicité. Il s'agissait de remises sur quantités pratiquées par des sociétés qui proposaient des paquets contenant un nombre plus important de cigarettes, dont le prix à la pièce avait baissé. Toutefois, nous n'avons pas pu prouver l'entrée sur le marché de nouveaux concurrents ni de changements substantiels dans l'offre de cigarettes illégales. Nous n'avons constaté aucune arrivée significative de marques légales sur le marché australien depuis le début des années 1970 et, peu de temps après l'interdiction de la publicité dans la presse au début des années 1990, les cigarettiers ont pratiquement cessé d'introduire de nouvelles marques dans le pays. Ces constatations s'inscrivent dans la logique qui veut que des restrictions en matière de publicité s'accompagnent d'une augmentation d'une concurrence sur les prix et d'une baisse de la rentabilité du marché. Des marchés moins rentables sont moins susceptibles de voir l'arrivée de nouveaux produits, que ces derniers soient légaux ou pas. Les résultats de nos travaux indiquent que l'introduction des paquets neutres provoque une baisse des prix. Ce phénomène peut être facilement contré par l'augmentation des accises sur les cigarettes. Toutefois, il est également important de noter que, selon nos conclusions, il est hautement improbable que cette mesure entraînera l'arrivée sur le marché de nouveaux concurrents ou une augmentation significative de l'offre de cigarettes illégales.

Quels devraient être les effets en Australie de la législation relative aux paquets de cigarettes neutres sur les cigarettes illégales sans marque ou de contrefaçon ?

La législation sur les paquets neutres ne devrait pas avoir d'effet significatif sur le marché des cigarettes illégales sans marque ou de contrefaçon, et ce pour trois raisons.



Source : «Conditionnement neutre du tabac - Guide pratique», Gouvernement australien, Ministère de la santé (l'image du paquet a été altérée).

Premièrement, même s'il est vrai que la disparition des paquets de cigarettes propres aux marques légales rend relativement plus attrayantes les marques illégales, ce phénomène est dans une certaine mesure compensé par la baisse des prix pratiqués par les marques légales du fait de la concurrence accrue entre les marques. Deuxièmement, les coûts associés à l'offre de cigarettes illégales sans marque ont augmenté et continueront d'augmenter après l'introduction des paquets neutres. Le moyen le moins onéreux d'obtenir le tabac destiné à la production de cigarettes illégales consistait auparavant à détourner du tabac produit légalement par des entreprises locales. Toutefois, une telle production a cessé en Australie de sorte que les cigarettes illégales doivent soit provenir de filières illégales soit être importées. Or, ces sources d'approvisionnement sont toutes deux très coûteuses. Troisièmement, le tabac est volumineux et présente une valeur assez faible par rapport à d'autres importations illégales. En outre, comparées à celles d'autres pays, les frontières

de l'Australie sont relativement faciles à surveiller. À la suite de l'instauration des paquets neutres, il coûtera encore plus cher aux importateurs d'introduire en Australie des cigarettes illégales puisque ces dernières devront être spécifiquement produites pour le marché australien et ne pourront provenir de plus grandes chaînes de production alimentant plusieurs pays. Un rapport de Deloitte datant de 2011 réalisé pour le compte de l'industrie du tabac fait état de fabricants de cigarettes illégales qui, avant l'introduction des paquets neutres, choisissaient de ne pas mentionner les mises en garde sanitaires et ne concevaient donc pas de paquets spécifiquement destinés au marché australien.

En 2011, les trois plus grands cigarettiers australiens ont financé une étude réalisée par Deloitte selon laquelle la part de marché des cigarettes illégales en Australie se révèle être significative et en progression, représentant 6 % en 2007 et 15,9 % en 2010 des ventes de cigarettes dans le

pays. Quelles furent les conclusions de vos recherches s'agissant de ces aspects précis épinglés par l'étude Deloitte ?

Notre analyse des données d'Euromonitor (une société indépendante spécialisée dans la recherche stratégique portant sur les marchés de consommation) relatives aux parts de marché des marques ne révèle aucune augmentation substantielle du marché des cigarettes illégales entre 2005 et 2010. Si cela avait été le cas, nous aurions probablement constaté des changements quant aux parts de marché des grandes marques. Bien qu'il nous soit impossible de connaître la part de marché des cigarettes illégales, nous savons que des changements significatifs quant à leur demande affecteraient de manière différente les ventes, et donc les parts de marché de chaque marque. Cela s'explique par le fait que les cigarettes illégales sont plus susceptibles de prendre des parts de marché à certaines marques (probablement des marques bas de gamme) plutôt qu'à d'autres (marques haut de gamme). Un phénomène comparable s'est produit dès la fin des années 1970, lorsque sont apparues sur le marché les cigarettes bon marché légales. Il s'en est suivi une redistribution des parts de marché entre les grandes marques présentes sur le marché australien. Toutefois, l'examen des données d'Euromonitor portant sur la période allant de 2005 à 2010 révèle une grande stabilité des parts de marché des grandes marques. On peut donc en conclure que la part de marché des cigarettes illégales est restée pratiquement inchangée.

Il semblerait que l'Irlande et le Royaume-Uni envisagent d'adopter une loi similaire à celle qui vient d'entrer en vigueur en Australie. Pensez-vous que les conclusions de vos recherches soient transposables à d'autres pays qui réfléchissent actuellement à l'adoption d'une législation anti-tabac qui viserait à instaurer les paquets de cigarettes neutres ?

Les principaux résultats de nos travaux sont largement transposables à l'Irlande et au Royaume-Uni. En effet, nos conclusions sont conformes aux caractéristiques du marché des cigarettes qui sont communes à n'importe quel marché de produit différencié. La suppression de la publicité réduit la différenciation et augmente la concurrence sur les prix. Toutefois, une plus grande concurrence sur les prix fait baisser la rentabilité du marché, ce qui rend moins probable l'entrée de nouvelles entreprises et l'introduction de nouvelles marques. En outre, la mise en

place des paquets neutres dissuade également l'importation de cigarettes illégales étant donné qu'elle a pour effet d'augmenter les coûts d'importation et de réduire les marges bénéficiaires.

Il existe néanmoins une différence potentielle liée au fait que la proximité de l'Irlande et du Royaume-Uni avec le continent européen aura probablement pour effet de voir l'introduction de paquets neutres engendrer une concurrence accrue de la part des fabricants de cigarettes illégales. En effet, les ventes de cigarettes illégales au Royaume-Uni, via des importations illégales et la contrefaçon de marques de cigarettes produites légalement, représentent plus de 10 % du volume total des ventes. Nous voudrions à cet égard faire valoir un certain nombre de points. Il serait peut-être nécessaire d'intensifier les efforts destinés à juguler la contrebande et de rendre plus difficile la reproduction des paquets neutres normalisés – qui devraient à la fois susciter une « aversion » et être également difficiles à copier. Comme déjà précisé, il ne faut pas surestimer ces difficultés. Le caractère illégal de ces cigarettes implique de facto que leur part de marché sera plafonnée. En effet, plus la part de marché est importante, plus il est facile de détecter et sanctionner les importateurs de cigarettes illégales. Il va de soi que la meilleure défense à long terme contre les importations illégales reste l'imposition dans les autres pays européens de taxes élevées ainsi que l'introduction de paquets neutres.

Vos travaux datent de 2012. Sont-ils toujours d'actualité ou des éléments nouveaux sont-ils intervenus depuis ?

Un élément majeur est intervenu tant dans la période qui a précédé que dans celle qui a suivi l'introduction des paquets de cigarettes neutres en Australie. Il s'agit des campagnes

soutenues de publicité négative entreprises par l'industrie du tabac afin de discréditer les politiques liées à l'instauration des paquets neutres, campagnes menées avant et après la mise en application de ces politiques. Une telle réaction des cigarettiers est à anticiper au Royaume-Uni. En effet, l'adoption par ce pays de lois similaires pourrait influencer les autres pays européens qui se verraient encouragés à lui emboîter le pas. Ces campagnes de dénigrement organisées en Australie propageaient de fausses informations, émanant le plus souvent de sources financées par l'industrie du tabac elle-même, quant aux effets des paquets neutres sur les ventes légales ou la survie des petits détaillants. Les cigarettiers, qui étaient à l'origine de ces campagnes, sont même allés jusqu'à prétendre erronément que la chute des prix induite par l'introduction en Australie des paquets de cigarettes neutres avait provoqué une augmentation des ventes légales de produits du tabac. Pour contrer de telles réactions, les décideurs politiques devraient pouvoir s'y préparer et disposer de données statistiques fiables et précises. Ils devraient en outre affirmer, préalablement à la mise en place de toute nouvelle législation, que l'introduction des paquets de cigarettes neutres constitue une politique à long terme destinée à lutter durablement contre les effets du tabagisme, surtout parmi les jeunes. Toute tendance ou donnée singulière de court terme est systématiquement exploitée par l'industrie du tabac afin de susciter une opposition au sein de la population à l'égard des paquets neutres. Comme nous l'avons déjà précisé, si une concurrence accrue provoque une baisse des prix, les accises sur les produits du tabac devraient être augmentées.

En savoir +

<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1759-3441.2012.00186.x/abstract>

Dr Harry Clarke est professeur d'économie à La Trobe University à Melbourne, Australie. Il a obtenu son doctorat à l'Australian National University. Ses recherches portent actuellement sur l'économie des ressources et de l'environnement ainsi que sur les aspects économiques du changement climatique à l'échelle mondiale. Il est l'auteur de plus de cent publications scientifiques et de deux ouvrages.

Dr David Prentice est maître de conférences en économie au Malaysian Campus de l'Université de Nottingham. Il a obtenu son doctorat à l'Université de Yale. Ses recherches portent actuellement sur le développement de l'industrie des ciments naturels et Portland américains ainsi que sur les questions des fusions et de fixation des prix sur les marchés de produits.

ENGINEERED FOR ACCURACY.

NORTH AMERICA'S MOST TRUSTED LICENSE PLATE IMAGING

Safeguarding nations, protecting officers, facilitating travel and trade - Perceptics delivers the most accurate and highest performing License Plate Reader (LPR) and Container Code Reader (CCR) systems in the industry. Our technologies produce highly accurate intelligence to help our customers make mission critical decisions.

Perceptics is proud to be the sole LPR system provider for primary passenger vehicle inspection lanes at all the land border crossings in the United States, Canada and for the most critical lanes in Mexico.



DESIGNED, ENGINEERED
AND ASSEMBLED
IN THE USA



APRIL 21-22, 2015
PHOENIX CONVENTION CENTER
PHOENIX, AZ

Visit Us At Our Next Event

Border Security Expo, April 21-22,
Phoenix, Arizona: BOOTH 1001
Learn more about Perceptics
online at perceptics.com/borders

Protection de la propriété intellectuelle, le grand absent

Par Dan Baldwin,

CONSULTANT EN COMMERCE INTERNATIONAL,
BALDWIN GLOBAL TRADE CONSULTING

CES DERNIERS MOIS, j'ai participé à une série d'événements sur la lutte contre la fraude qui faisaient la part belle à la protection des droits de propriété intellectuelle (DPI) et mettaient l'accent sur le combat que doivent mener les services douaniers et autres services répressifs contre des individus indifférents aux conséquences néfastes de leurs activités sur la sécurité ou l'économie.

L'événement le plus saillant, la Conférence internationale 2014 sur la répression des atteintes à la propriété intellectuelle, organisée par INTERPOL et Underwriters Laboratories à Hanoï au Vietnam, a attiré plusieurs centaines de professionnels de la lutte contre la fraude, des représentants de la douane, des titulaires de droits, des enquêteurs privés ou encore des avocats spécialisés. Un rapide coup d'œil à la liste des participants et des intervenants m'a fait remarquer qu'il manquait manifestement un groupe. Où étaient donc les importateurs ? Où étaient les détaillants ? Et surtout, qu'en était-il des géants du commerce électronique ?

L'importance qu'a prise la notion de propriété intellectuelle dans l'économie est flagrante, comme en atteste la hausse phénoménale d'enregistrements de marques au cours des dix dernières années. Selon l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (OMPI), le nombre de marques déposées a connu une ascension exponentielle pendant cette période. Aux États-Unis, entre 2003 et 2013, le nombre d'enregistrements de marques a augmenté de plus de 90 % par an, un essor impressionnant dans une économie développée, mais qui reste loin des records mondiaux.

En effet, le Brésil, la Fédération de Russie, l'Inde, la Chine et l'Afrique du Sud (qui forment ce que l'on appelle le groupe BRICS) enregistrent, ensemble, un taux de croissance annuel incroyable, supérieur à 261 %. Les pays en développement ne sont pas en reste, puisqu'un pays comme le Vietnam

affiche une hausse de 188 % par an des enregistrements. Au vu de la croissance fulgurante de ces économies qui misent sur les demandes de PI, l'on peut s'attendre à ce que leurs gouvernements se tournent bientôt vers les services de réglementation et de lutte contre la fraude pour en garantir la protection.

Cette situation offre en effet des opportunités à ceux qui décident d'ignorer la loi et d'exploiter ce filon commercial. En 2013, aux États-Unis, l'Administration des douanes et de la protection des frontières et le Service de l'immigration et de la lutte contre la fraude douanière ont saisi plus de 25 000 cargaisons d'articles de contrefaçon à l'importation, soit 400 % de plus qu'il y a 10 ans. Malgré ces chiffres impressionnants, l'on s'accorde à dire que la CBP et ICE sont dépassés par les quantités de marchandises de contrefaçon qui franchissent les frontières américaines chaque jour. Un ancien cadre de la CBP déclarait d'ailleurs, à propos de la lutte contre les infractions aux DPI, « c'est un problème insaisissable ».

E-commerce : nouveaux enjeux et opportunités

Cette dernière décennie, outre la montée en flèche du recours à la PI par l'industrie, nous avons également assisté à une mutation

profonde des modes de circulation des produits de contrefaçon à travers le monde. Dans les premières années de la décennie, le fret maritime occupait le devant de la scène. La douane concentrait alors son attention

sur les importations les plus significatives en termes de volume, les titulaires de droits cherchaient à faire saisir autant d'articles de contrefaçon que possible, et les enquêteurs et les procureurs favorisaient les affaires dans lesquelles les dommages économiques étaient importants. Aujourd'hui, les services douaniers ciblent des envois individuels et, majoritairement, les envois exprès et le courrier postal (plus de 80 % des saisies opérées aux États-Unis concernent dorénavant de petits envois par courrier ou courrier exprès).

La révolution suscitée par le commerce électronique a vu naître un nouveau modèle d'import-export. Certes, les transporteurs maritimes et aériens, ou encore les opérateurs postaux, sont toujours les principaux canaux d'acheminement des marchandises, depuis

l'endroit où elles sont fabriquées jusqu'au point de consommation. Cependant, les géants du commerce électronique et les transporteurs de fret exprès contrôlent désormais une partie substantielle de la chaîne logistique mondiale des produits de consommation. La plupart des pays développés prennent d'ailleurs des mesures en faveur

Les géants du commerce électronique et les transporteurs de fret exprès contrôlent désormais une partie substantielle de la chaîne logistique mondiale des produits de consommation. La plupart des pays développés prennent d'ailleurs des mesures en faveur de la croissance rapide du commerce électronique, qui visent à rationaliser la chaîne logistique et à acheminer plus rapidement que jamais les produits vers les consommateurs.

de la croissance rapide du commerce électronique, qui visent à rationaliser la chaîne logistique et à acheminer plus rapidement que jamais les produits vers les marchés et les consommateurs.

À l'instar d'autres entreprises, les sociétés de commerce électronique appliquent de nombreux modèles commerciaux différents, faciles à appréhender. Ce qui l'est moins, c'est la relation qui peut s'établir entre ces entreprises et la douane pour traiter les problèmes de PI. Certaines grosses entreprises de commerce électronique gèrent efficacement des stocks raisonnables, tandis que d'autres se targuent de ne pas gérer le moindre stock et de fonctionner, à maints égards, comme des transitaires.

Le partenariat comme solution

Les services douaniers, et autres services qui luttent contre les infractions aux DPI, se préoccupent essentiellement de la détection et de l'interdiction d'envois individuels, selon la réglementation nationale et les accords commerciaux qui définissent leurs pouvoirs en la matière. Alors que certains pays reconnaissent à leurs services douaniers des pouvoirs ex officio et leur confèrent le droit de déterminer les infractions, d'autres s'en tiennent strictement aux normes minimales de l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle (ADPIC) élaboré

par l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Quant à la lutte internationale contre la cybercriminalité, la douane n'est pas souvent la principale autorité en charge.

Les résultats, toujours exprimés en chiffres et en statistiques, sont invariablement calculés sur la base des opérations, qu'il s'agisse du nombre de saisies ou de détentions, du nombre d'arrestations et de condamnations, ou encore du nombre de confiscations et de destructions. En d'autres termes, la douane a une vision de la protection de la propriété intellectuelle qui se limite, pour l'essentiel, aux transactions effectuées.

Le Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial et les enseignements tirés au sujet de la sûreté de la chaîne logistique nous ont appris une chose : il n'y a pas de solution unique à cet épineux problème. Dans le domaine de la sûreté de l'aviation, nous avons grandement profité des partenariats avec les transitaires, même si ceux-ci ne manipulent jamais physiquement le moindre envoi.

Étant donné que les transitaires contrôlent une manne d'informations, qui pourraient s'avérer des plus utiles pour la douane lors de ses opérations de ciblage et d'interception, l'on pourrait obtenir des renseignements précieux, en tirant parti de leurs compétences.

De plus, les entreprises d'e-commerce investissent énormément pour assurer la protection des marchandises qu'elles acheminent vers le marché et, pour qu'elles obtiennent un retour sur investissement, la douane s'est engagée à prendre à leur égard des mesures incitatives, la principale étant le traitement anticipé et accéléré du fret.

Ce modèle est très semblable au modèle d'opérateur économique agréé (OEA), qui fait partie intégrante du Cadre de normes SAFE et est utilisé par des dizaines de pays à travers le monde. La vraie question est la suivante : un modèle d'OEA peut-il aider la douane à remplir sa mission de protection de la PI ?

Récemment, l'une des plus grandes sociétés de commerce électronique au monde, Alibaba, a indiqué avoir investi des sommes astronomiques, pour limiter les retombées de la contrefaçon et du piratage sur sa chaîne d'approvisionnement :

- entre janvier 2013 et novembre 2014, Alibaba a injecté plus d'1 milliard de yuans chinois (environ 163 millions de dollars US) dans des programmes de protection de la PI ;
- la société a retiré plus de 80 millions de produits pour atteinte aux DPI ;



- elle a fait appel à plus de 2 000 personnes spécialement formées pour protéger le consommateur des risques liés à la PI.

À première vue, ces chiffres sont remarquables et, s'ils s'avéraient corrects, ils rivaliseraient avec les montants investis par nombre de gouvernements de pays développés pour protéger la PI. Cependant, en raison des expériences passées, il est compréhensible que leur véracité soit mise en doute. Cela étant dit, j'aimerais vous faire part d'une autre considération. S'il se vérifie qu'Alibaba et les autres géants du commerce électronique investissent effectivement énormément pour protéger leur chaîne logistique des contrefaçons, la douane ne pourrait-elle pas en tirer parti, comme elle l'a fait avec les entreprises OEA dans les domaines de la sécurité, de l'interdiction des stupéfiants et de la contrebande ?

À ce titre, l'OMD pourrait d'ailleurs jouer un rôle clé en étudiant la possibilité de conclure des partenariats plus solides, basés sur une collaboration plus étroite avec le secteur du commerce électronique. L'OMD est dans une position idéale pour amorcer un dialogue avec ce secteur florissant. Il s'agirait notamment de :

- convoquer une table ronde sur la protection de la PI dans le commerce électronique

Organiser des discussions ouvertes entre les organisations internationales de lutte contre la fraude et les géants du commerce électronique, de concert avec les principaux transporteurs auxquels ils font appel, permettrait d'échanger des idées en se focalisant sur les intérêts et les avantages mutuels, au lieu d'essayer coûte que coûte d'imposer des obligations irréalistes.

- appliquer des principes de protection de la chaîne logistique à la PI

C'est en recourant à un large éventail de pratiques diverses axées sur la prévention, la protection et les poursuites judiciaires que la douane assure sa mission avec le plus d'efficacité. Les principes de sécurité de la chaîne logistique pourraient servir de modèle pour la protection des DPI à plusieurs titres.

- identifier des normes communes de protection de la chaîne logistique et de la PI

Il est indispensable de ménager une sphère de collaboration où l'on pourra choisir une série de normes qualifiées d'essentielles à la protection de la chaîne logistique internationale contre les produits de contrefaçon. En arriver à un accord sur ces normes, qu'utilisent aussi bien les services douaniers que les entreprises de commerce électronique, serait un progrès indéniable, qui renforcerait l'efficacité des efforts communs.

- Proposer des mesures incitatives originales

Les partenaires du secteur du commerce électronique qui s'associent volontairement à la lutte contre la contrefaçon et le piratage devraient obtenir certains avantages, au même titre que les entreprises participant aux efforts internationaux de sécurité. Le Cadre de normes SAFE met en lumière les nombreux avantages potentiels et il faudrait envisager sérieusement les conditions dans lesquelles le commerce électronique pourrait aussi bénéficier de ce genre de mesures incitatives.

- Communiquer les succès du partenariat

Les gouvernements et le secteur privé diffusent séparément leurs bonnes pratiques, leurs succès et les investissements conséquents qu'ils réalisent pour protéger la chaîne logistique de la PI. Dès que possible, la Douane et le secteur du commerce électronique devraient faire des déclarations publiques communes, qui mettraient leur partenariat en lumière et feraient passer le message selon lequel les contrefacteurs doivent craindre ce partenariat, grâce auquel une barrière de protection s'érigera tout au long de la chaîne logistique.

Les problèmes liés à la protection de la PI se multiplient et, parallèlement, la pression exercée sur les gouvernements et leurs services douaniers va grandissante. La douane ne dispose tout simplement pas des ressources, ni des fonds nécessaires pour répondre à ce phénomène en appliquant ses contrôles transaction par transaction. Il est

de loin plus important qu'elle s'efforce de mieux gérer ceux qui sont à l'origine de la plupart des transactions.

Comme dans beaucoup d'autres domaines, la solution passe par une collaboration entre partenaires qui cherchent tous à résoudre un même problème. Adopter une démarche de sécurisation de la chaîne logistique dans les relations avec les géants du commerce électronique, qui ferait référence notamment au concept de partenaire de confiance, compléterait la vision traditionnelle de la protection des DPI que véhicule le droit pénal. Nous serons alors plus à même de mettre des bâtons dans les roues de ceux qui recherchent le profit, au détriment du bien-être de la société.

En savoir +

wdanielbaldwin@comcast.net
wdanielbaldwin@yahoo.com



Dan Baldwin est un ancien cadre supérieur de l'Administration des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) qui bénéficie de plus de 27 années d'expérience dans les domaines de la facilitation des échanges mondiaux, de la lutte contre la fraude et de la gestion de la chaîne logistique. Il œuvre actuellement à l'élaboration de stratégies de collaboration qui aideront la douane à protéger la sécurité publique et le commerce mondial, avec le concours du secteur privé et de groupes internationaux. Ardent défenseur de la collaboration entre toutes les parties prenantes du monde commercial, il est guidé dans son travail par la devise « Traiter les enjeux relatifs à la chaîne logistique par le partenariat ».



VOTRE PARTENAIRE DANS LES PROGRAMMES DE FACILITATION DU COMMERCE ET 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.

Cotecna, un leader dans les projets BOT et PPP

- > Services scanners
- > Services d'analyse du risque (SIAR®)
- > Suivi électronique du transit (Cotrack®)
- > Evaluation en douane (ValueQuest®)
- > Inspections des marchandises avant embarquement et à destination
- > Guichet unique
- > Vérification de la conformité

COTECNA

40 ans d'expérience | 100 bureaux dans le monde | 4000 employés et agents

www.cotecna.com



Conférence PICARD 2015 – Appel à communications

DEPUIS 2006, LA Conférence annuelle Picard de l'OMD rassemble douaniers et universitaires afin qu'ils présentent leurs recherches et échangent des idées sur des questions liées à la douane et aux échanges internationaux. Cette année, la Douane azéri accueille la dixième édition de l'évènement qui se tiendra à Bakou du 8 au 10 septembre.

L'OMD a publié et diffusé un appel à communications invitant les chercheurs à soumettre leurs travaux de recherche en vue d'une présentation éventuelle à la conférence. Les thématiques abordées devront porter sur la douane ou, plus généralement, sur la réglementation, la dynamique et les pratiques afférentes au commerce international de marchandises.

Les contributions soumises pourront aborder tout sujet directement ou indirectement

lié à la douane, mais les chercheurs en quête d'inspiration pourraient envisager de se centrer sur les chaînes de valeur globales (CVG), la taxation et les recettes fiscales ainsi que sur la contrebande.

Les CVG intéressent tout particulièrement les professionnels de la douane compte tenu de la fragmentation accrue des processus de production au niveau international et de la circulation de plus en plus importante de biens intermédiaires qui en découle. Mettre l'accent sur les CVG permettrait d'explorer de nouvelles voies d'analyse de la participation des douanes au commerce international et à la mondialisation.

Le thème de la taxation et des recettes fiscales englobe, entre autres, le classement des marchandises et l'évaluation en douane, l'échange d'informations, les règles de minimis, les accises et la taxe sur la valeur

ajoutée (TVA) ainsi que d'autres régimes fiscaux ayant un objectif semblable.

Le thème de la contrebande couvre notamment les pratiques utilisées par les contrebandiers et les actions de lutte contre le commerce illicite, de même que les contrôles de sécurité comme, par exemple, le contrôle des voyageurs ou la détection d'armes.

Les travaux devront comporter entre 4 000 mots au minimum et 10 000 mots au maximum. Ils devront être envoyés au plus tard le 1^{er} juin 2015. Ces travaux peuvent être rédigés en anglais, en français, en russe ou en espagnol. Lors de la conférence, l'interprétation simultanée sera assurée dans les quatre langues susmentionnées, ainsi qu'en azéri.

En savoir +

picard2015@wcoomd.org

www.wcoomd.org/en/events.aspx



www.mic-cust.com

YOU THINK OF COMPLEX PRODUCT CLASSIFICATION PROCESSES?

WE HAVE A STANDARDIZED SYSTEM!

Correct classification is the most basic and often the most difficult task in international trade. It is a significant part of compliance and the decisive factor for calculating customs duties.

Every day, people in various parts of a company make difficult classification decisions. Frequently work efforts are duplicated and discrepancies in the classification of the same product can occur. To avoid this, a centralized and standardized product classification tool is necessary.

MIC CCS offers this – cost efficient, automatized as well as conform to multi-national customs tariff schedules. All of this with a clear and easy control of the entire tariff classification process – globally – including the 10+ package:

- 10+ years of international experience
- 10+ years of customer satisfaction
- 10+ years of lead over competitors

You want to know more about MIC CCS? Contact us:

mic
customs solutions

Le Forum de l'OMD sur la technologie et l'innovation se tiendra aux Pays-Bas en octobre

Le 5^{ème} Forum de l'OMD sur la technologie et l'innovation aura lieu à Rotterdam, aux Pays-Bas, du 27 au 29 octobre 2015. Ce Forum est organisé à la suite du succès rencontré lors des quatre éditions précédentes, qui s'étaient tenues à Bruxelles, au Caire, à Kuala Lumpur et à Buenos Aires.

Le Forum 2014, qui a eu lieu à Buenos Aires, en Argentine, a accueilli 514 hauts représentants de divers gouvernements, des services de répression et du secteur privé de plus de 60 pays différents. Vingt prestataires de services TI étaient également présents pour dévoiler leurs dernières innovations au cours de l'exposition, qui se tenait en marge du Forum, et des sessions en atelier.

Le Forum 2015, qui a pour thème « Repousser les limites, élargir les horizons », devrait être le plus grand jamais organisé. Pionnier et berceau de nombreuses entreprises qui ont apporté des solutions innovantes révolutionnant le transport et le secteur de la logistique, les Pays-Bas représentaient l'endroit idéal pour organiser cet événement qui gagne en popularité chaque année.

En savoir +
www.wcoomd.org

© Les Cunliffe - fotolia.com

Calendrier des événements

Mars

- 3 - 6 Comité technique permanent, 207^{ème}/208^{ème} sessions
- 9 - 13 Équipe de projet chargée du Modèle de données
- 9 - 10 Comité du Système harmonisé, Groupe de travail
- 11 - 20 Comité du Système harmonisé, 55^{ème} session
- 23 - 27 Comité de la lutte contre la fraude, 34^{ème} session
- 30 Mar. - 2 Apr. Comité financier, 97^{ème} session

Avril

- 13 - 14 Groupe consultatif du secteur privé
- 14 Réunion SAFE réservée aux Membres de l'OMD
- 15 - 17 Groupe de travail SAFE, 14^{ème} réunion
- 20 - 22 Comité de gestion ATA/Istanbul
- 23 - 24 Comité de gestion de la Convention douanière relative aux Conteneurs, 1972, 15^{ème} réunion

Mai

- 4 - 8 Comité technique de l'évaluation en douane, 40^{ème} session
- 6 - 8 Conférence & Exposition 2015 de l'OMD sur la TI, Freeport (Bahamas)
- 11 - 12 Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges, 4^{ème} réunion
- 18 - 22 Sous-Comité de révision du Système harmonisé, 48^{ème} session
- 26 - 27 Équipe de projet chargée du Modèle de données
- 28 - 29 Sous-Comité informatique (SCI), 69^{ème} session

Juin

- 8 - 10 Commission de politique générale, 73^{ème} session
- 11 - 13 Conseil, 125^{ème}/126^{ème} sessions
- 15 - 16 Conférence sur l'intégration régionale
- 17 - 26 École du savoir

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

SMART SOLUTIONS

ENHANCING
INTERNATIONAL
TRADE FLOW



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.

