



L'étude sur le temps nécessaire à la mainlevée, une mesure pour la facilitation des échanges : expérience douanière en Asie-Pacifique

Shujie ZHANG

Bureau régional de renforcement des capacités (BRRC)
de l'OMD

Pour la Conférence PICARD 2009 de l'OMD

28–30 septembre 2009

San José, Costa Rica

Pourquoi: l'efficacité des douanes

Comment la mesurer?

facilitation

Faciliter le commerce légitime

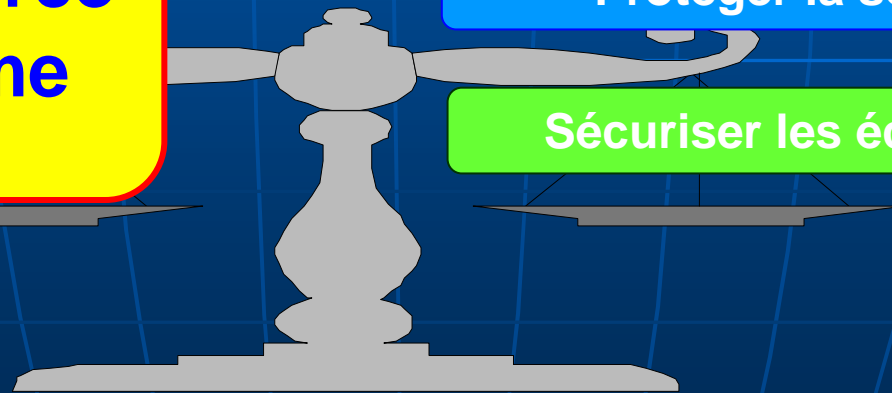
contrôle

Recouvrement des recettes

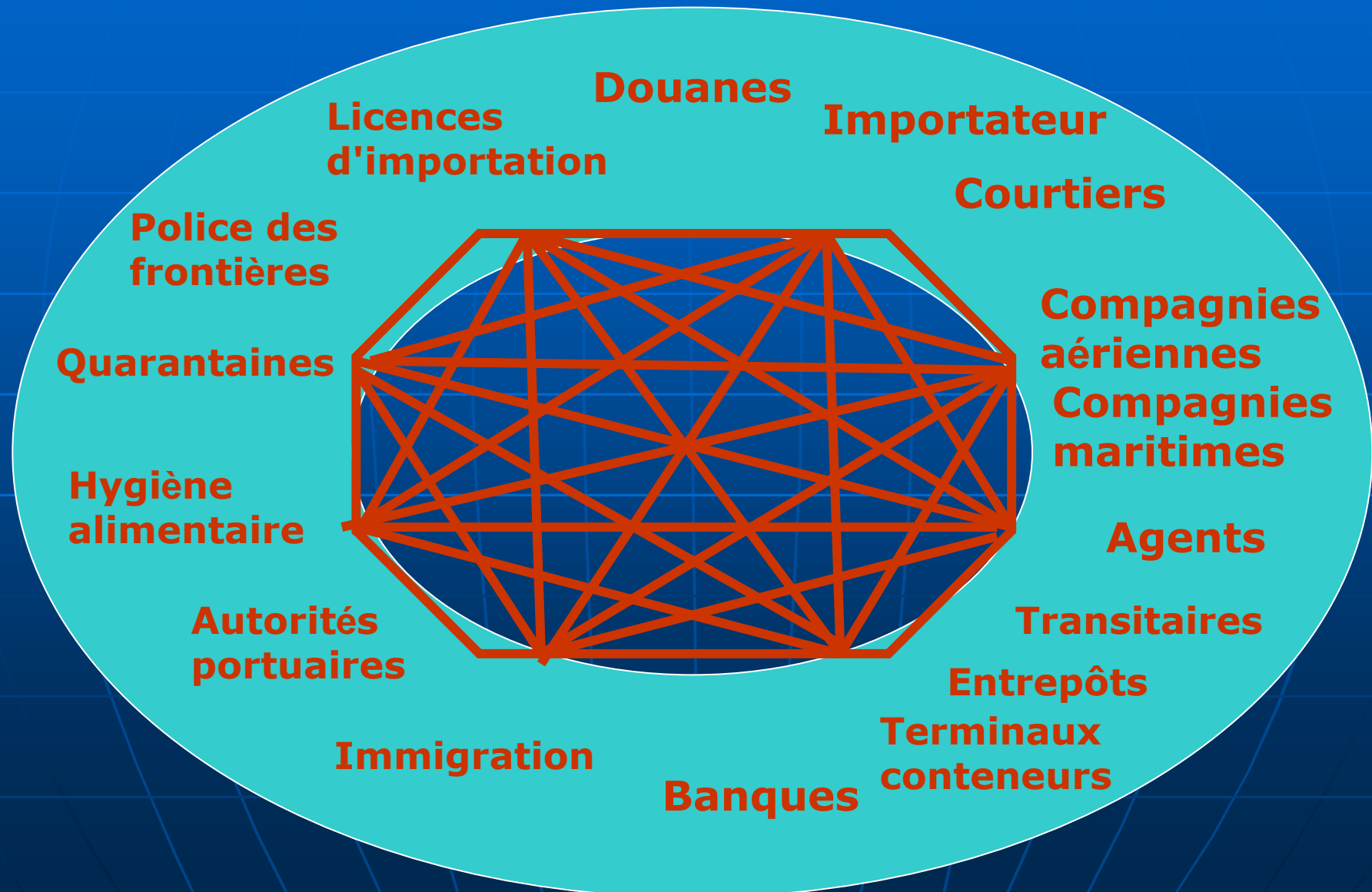
Protéger l'industrie nationale

Protéger la société

Sécuriser les échanges



Pourquoi: la complexité des importations



Pourquoi: les intervenants

Douanes & opérateurs économiques agréés	<ul style="list-style-type: none">- Audits internes ou revues- Amélioration permanente- Liens avec la modernisation
Communautés commerciales	<ul style="list-style-type: none">- Eliminer les retards- La logistique moderne comme inventaire du juste à temps- Prévisibilité et transparence
Gouvernements	<ul style="list-style-type: none">- Facilitation des échanges- Augmentation des recettes- Bonne gouvernance
Communauté internationale	<ul style="list-style-type: none">- Négociation relative à la facilitation des échanges de l'OMD- Elimination des barrières non tarifaires

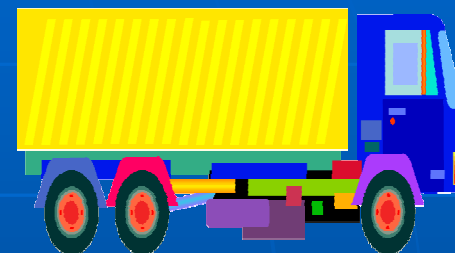
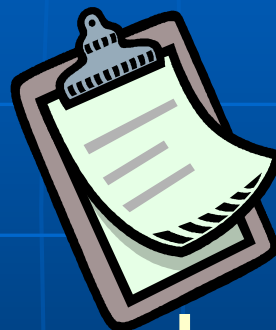


✓ Procédures simplifiées et transparentes

✓ Traitement efficace du flux du commerce légitime

✓ Diminution des délais et des coûts

Etude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises : Image (mer)



Temps occupé par les compagnies de transport maritime, les agences maritimes, les autorités portuaires, etc.

Temps occupé par les importateurs, les courtiers, les terminaux de conteneurs, les opérateurs économiques agréés, etc.

Temps occupé par les douanes, les banques, les courtiers en douane

Temps occupé par les autorités portuaires, les terminaux de conteneurs, les entrepôts, les transitaires, etc.

Arrivée du navire

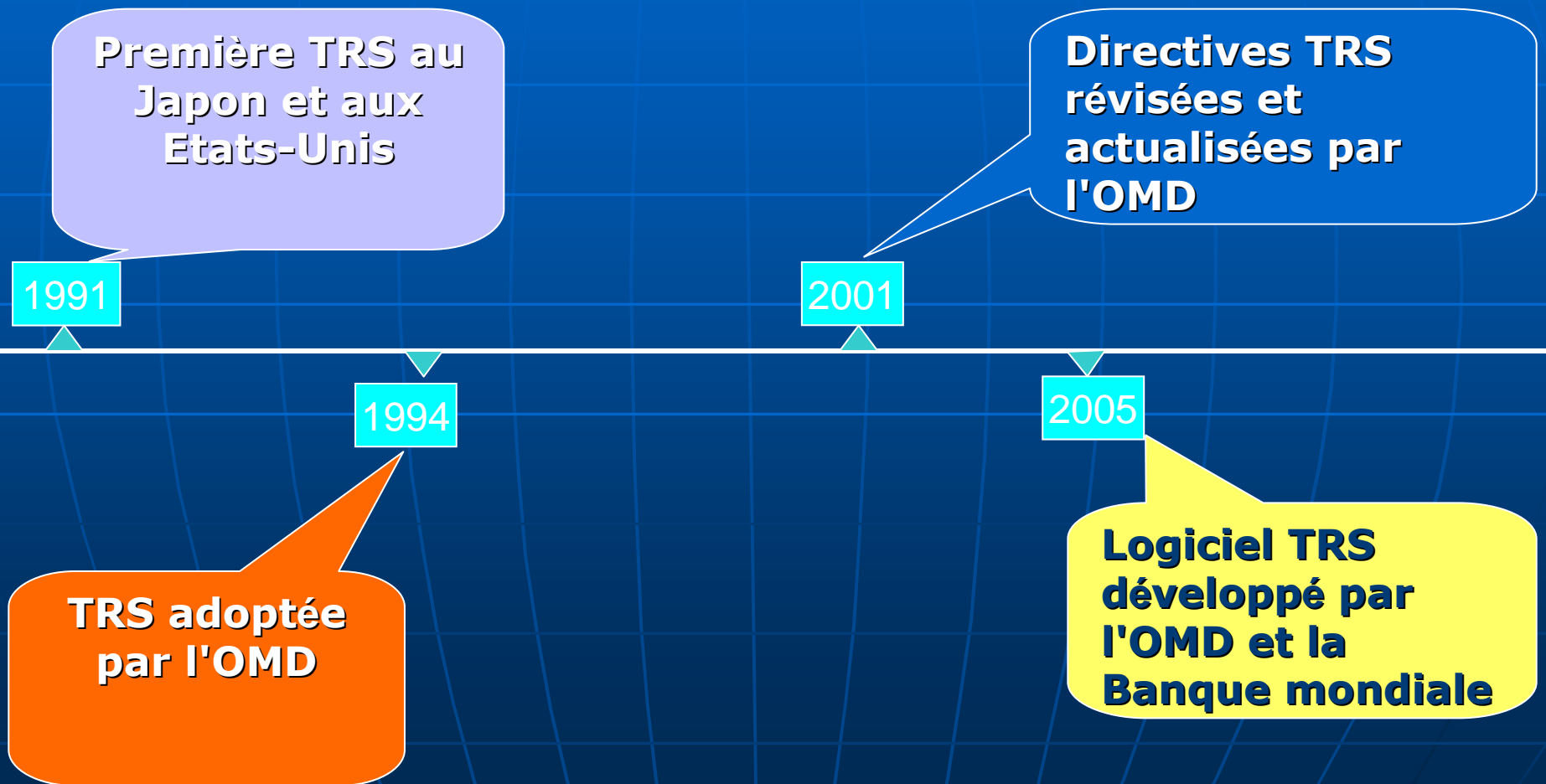
Déchargement

Déclaration

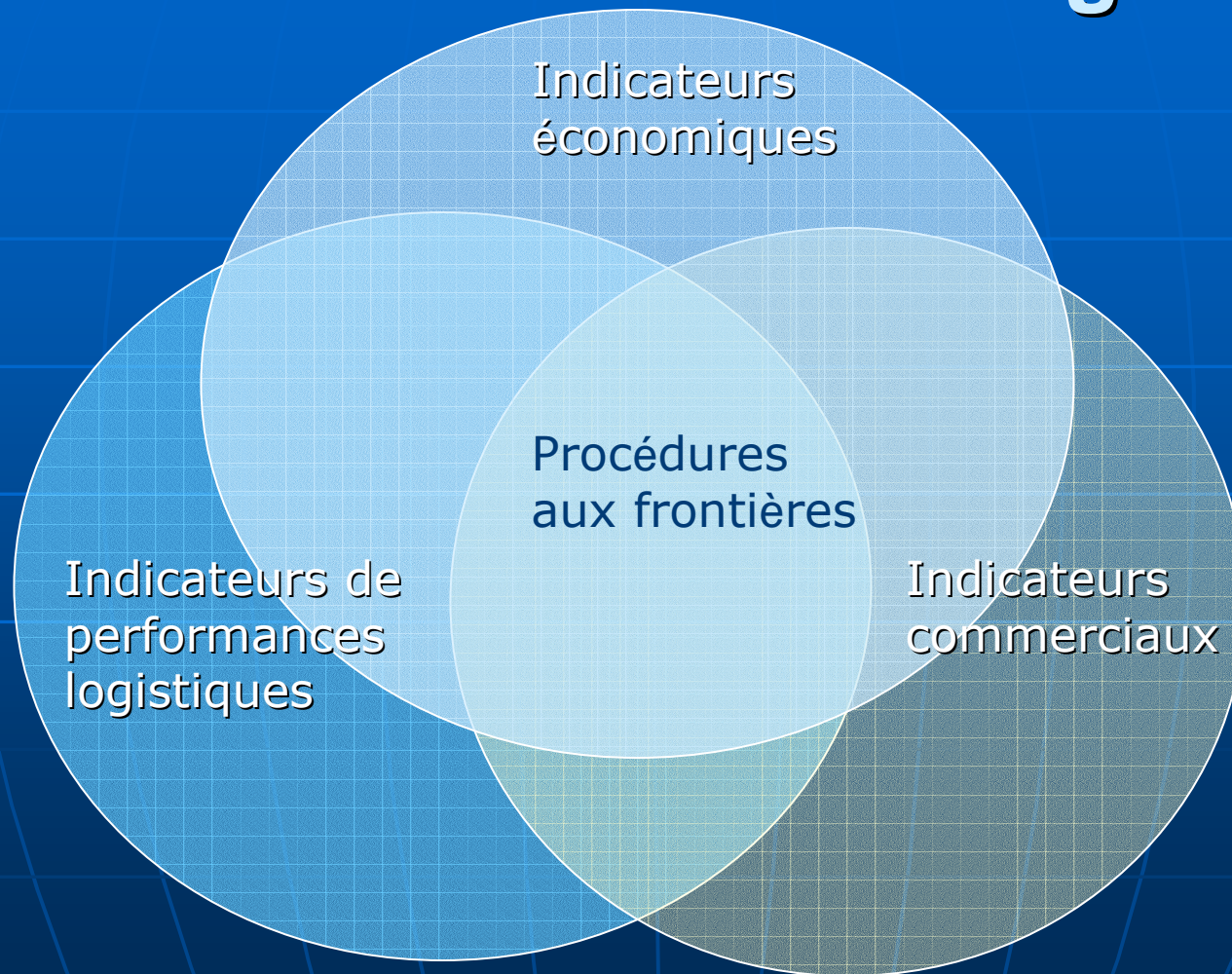
Autorisation

Livraison

Historique de l'étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS)



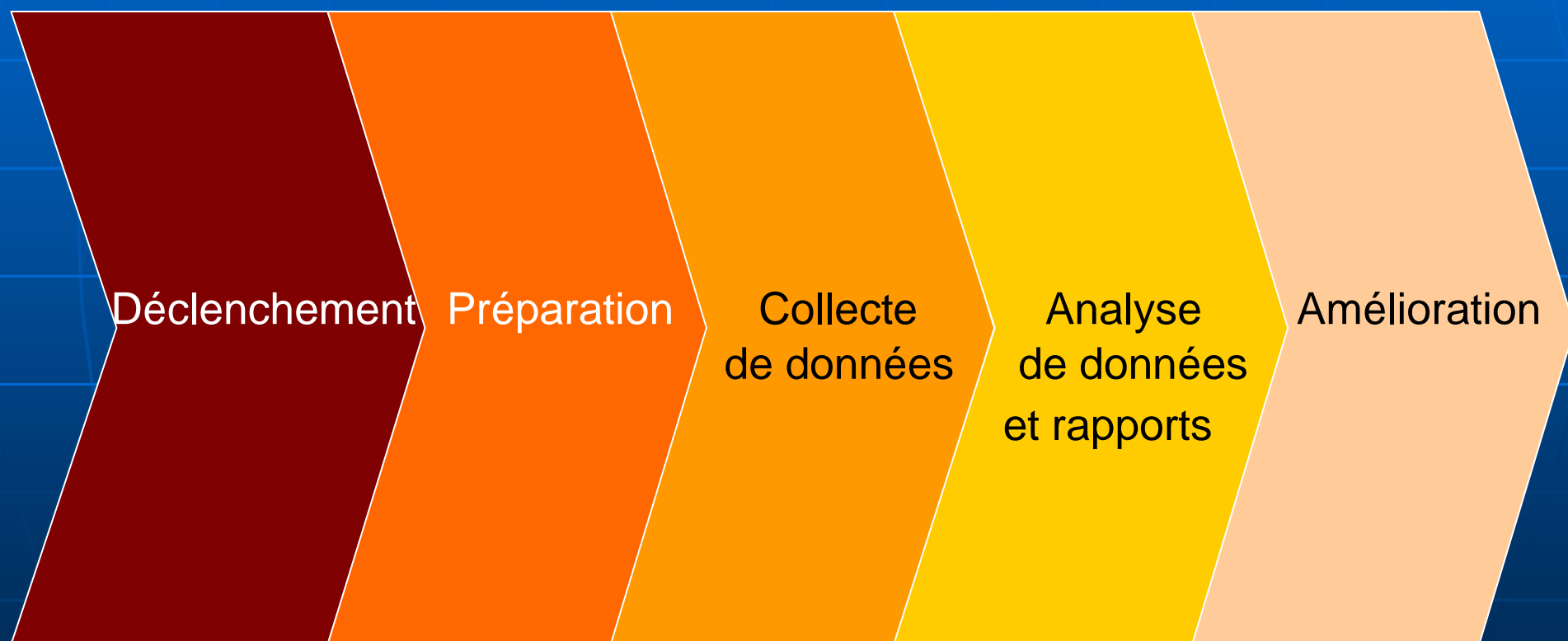
Liens avec d'autres indicateurs de la facilitation des échanges



Mise en place régionale : Etats membres



Mise en place régionale : approche progressive

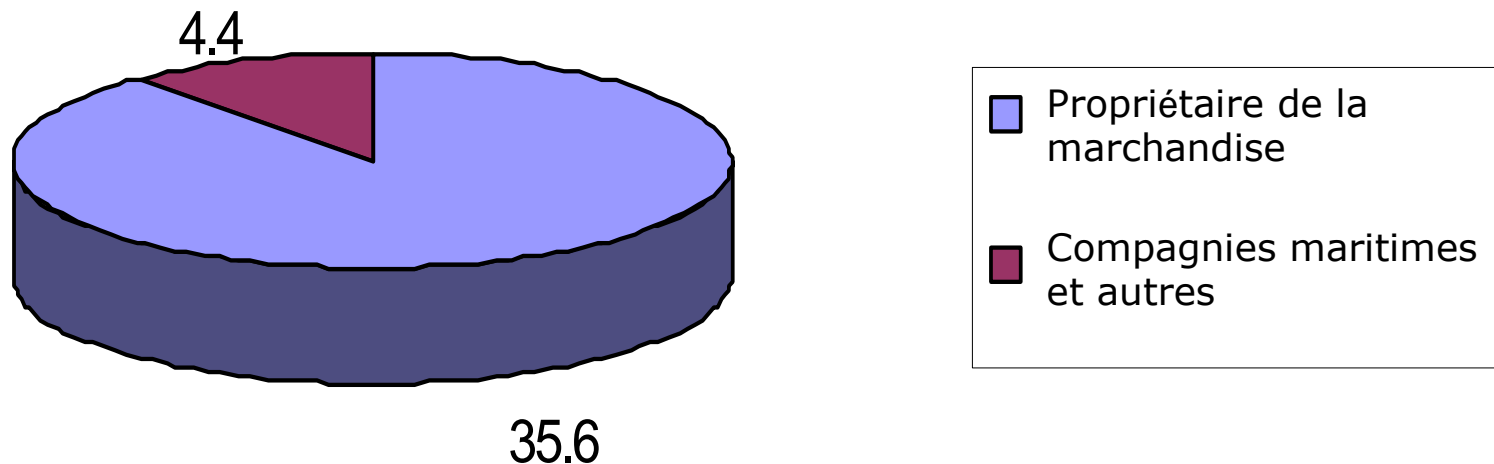


Mise en place régionale : matrice

Niveau	Pays / Projets	Date	Méthode	Utilisation du logiciel OMD	Démarrage	Déclenchement	Soutien
Pays	Australie	2007	Manuelle	Non	Oui	APEC	Japon, Corée
	Chine	2006	Manuelle	Non	Oui	APEC	BRRC
	Indonésie	2006	Manuelle	Non	Oui	s.o.	JICA
	Japon	Depuis 1991	Manuelle	Non	Périodique	Seul	/
	Corée	Depuis 1997	Auto-matique	Non	Périodique	Seul	/
	RDP du Lao	2008	Manuelle	Oui	Oui	Banque mondiale	BRRC
	Philippines	2002	Manuelle	Non	Oui	Seul	JICA
	Malaisie	1995, 2007	Manuelle	Oui	Non	Seul	OMD
	Thaïlande	2006	Manuelle	Non	Oui	Seul	BRRC
Niveau régional	GMS CBTA EWC TRS ^[ii]	2009	Manuelle	Oui	Non ^[ii]	BAD	BRRC
	BIMP-EAGA TRS ^[iii]	2009	Manuelle	Oui	Oui	BAD	BRRC

Mise en place régionale : cas du Japon

Evaluation quantitative
(milliards de yens)



Source: Ministère des Finances, Japon (données pour 2004)

Mise en place régionale : Rôle du BRRC

- Atelier TRS en Thaïlande (2006)
- Atelier TRS en Chine (2006)
- Atelier TRS dans la RDP Lao, en coopération avec la Banque mondiale (2008, 2009)
- Atelier TRS pour BIMP EAGA (Mars 2009)
- Atelier TRS pour GMS EWEC (Juin 2009)

- Rédaction du “Regional Best Practice Compendium on TRS” (2007)

Mise en place régionale : résultats communs

- Les douanes peuvent ne pas être un obstacle important
- Les entités et variables en matière de TTF sont nombreuses et sont généralement imbriquées et interdépendantes
- Le secteur privé peut être responsable de certains retards
- Conduite régulière d'une TRS

Mise en place régionale : dilemmes

- Les douanes seules ou un processus global?
- Facilité apparente mais difficulté en réalité?
- Standard-seul ou intégral?
- Quantitatif ou qualitatif?
- Mesure des performances ou non?
- Outil de comparaison ou non?
- Le plus vite est le mieux?

Pour une TRS réussie

- La volonté politique et un engagement concret sont nécessaires.
- Obtenir l'assentiment des intervenants.
- Adopter une approche de type "gestion de projets".
- Il est essentiel de définir les types et les composantes des procédures de développement.
- Suivre les principes des 3W & H.
- Faire un usage correct et judicieux des résultats.

Conclusions

- La TRS peut contribuer à l'amélioration continue de la facilitation des échanges et des transports.
- Les directives de l'OMD doivent être adaptées localement.
- Intégrer la TRS dans un programme de modernisation national de stratégie TTF et de douane.
- Le renforcement des capacités est critique.



Shujie (Jack) ZHANG
Attaché technique
BRRC de l'OMD (Bangkok)
shujie@rocbap.org
rocb@rocbap.org