

OMD

ACTUALITÉS



N° 55
FÉVRIER 2008

DOSSIER SPÉCIAL

Sécurisation du commerce, où en est-on ?



› FACILITATION

Nouvelles adhésions à la
Convention de Kyoto révisée

› JOURNÉE INTERNATIONALE

DE LA DOUANE
Lutte anti-drogue

› POINT DE VUE

Zones franches



smiths detection

bringing technology to life

camions et conteneurs peuvent véhiculer **des armes**

Les camions et conteneurs peuvent transporter des armes, de la drogue, des clandestins et des explosifs. Aujourd'hui moins de 1% d'entre eux sont inspectés lors de leur passage aux frontières.

Les systèmes d'inspection par rayon X Heimann CargoVision de Smiths Detection sont conçus pour permettre aux Services Douaniers et aux différentes organisations sécuritaires de lutter efficacement contre le terrorisme et la contrebande.

Avec plus de 50 ans d'expérience et plus de 190 systèmes Heimann CargoVision utilisés dans le monde, Smiths Detection offre la réponse idéale à ces menaces.

Nos systèmes fixes, relocalisables et mobiles sont hautement efficaces, performants et parfaitement adaptables à votre environnement. Ils vous garantiront des inspections rapides et efficaces tout en assurant la fluidité du trafic.

Grâce à son unique association de technologies en matière de détection, Smiths Detection vous fournit des produits et services qu'aucune autre société n'est en mesure de proposer.

Nous adaptons nos systèmes à vos besoins spécifiques et présentons la meilleure solution adaptée à vos exigences.

**36 rue Charles Heller
94405 Vitry sur Seine Cedex, France
Tel : 0033 1 55 53 55 55
Fax : 0033 1 55 53 55 35**

www.smithsdetection.com

SOMMAIRE

Calendrier	2
Editorial	3
Flash Infos	4
Dossier spécial	9
La vie des Membres	25
Entretien	29
• Entretien avec Antoine Manga, Directeur des Affaires tarifaires et commerciales de l'OMD	
Zoom	30
• Administration des douanes et accises d'Indonésie	
Point de vue	31
• La douane et les zones franches par le Dr. Francesca Trampus	
Evènements	35
• L'OMD a participé à une audition au Parlement européen à Bruxelles (Belgique)	
• Commission de politique générale, 58 ^{ème} session, Almaty (Kazakhstan)	
• Forum mondial des douanes 2007, Cadre de normes SAFE de l'OMD, Bruxelles (Belgique)	
• Journée internationale de la douane, Bruxelles (Belgique)	
• 4 ^{ème} Congrès mondial sur la lutte contre la contrefaçon et la piraterie, Dubaï (EAU)	
• Visite S.E. M. Pisan Manawapat, Ambassadeur du Royaume de Thaïlande à Bruxelles	
• La 40 ^{ème} session du Comité du Système Harmonisé fête les 20 ans du SH	



Directeur de publication
Michel Danet

Rédacteur en chef
Danielle Maiano

Rédacteurs
Grant Busby
Laure Tempier

Abonnements
Laure Tempier

Publicité & ventes

Catherine Ogier

Adresses électroniques
Rédaction et abonnements
communication@wcoomd.org
Ventes et publicité
wconews@wcoomd.org

Editeur
Organisation mondiale des douanes
Rue du Marché, 30
B-1210 Bruxelles
Belgique
Tél.: +32 (0)2 209 94 41
Fax: +32 (0)2 209 92 62
Adresse électronique :
communication@wcoomd.org
Site Internet : www.wcoomd.org

OMD Actualités est distribué gratuitement aux administrations des douanes, aux organisations internationales, aux organisations non gouvernementales, aux opérateurs commerciaux et autres lecteurs concernés. Il convient de mentionner que 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 4 avril 2008 au plus tard. L'OMD se réserve toutefois le droit de publier, de ne pas publier, ou de corriger ces articles de façon à ce qu'ils soient conformes à la ligne éditoriale du magazine. Le Service Communication reste à votre disposition pour les demandes d'abonnement, la réception d'articles, et toute autre information en rapport avec OMD Actualités, à l'adresse électronique suivante : communication@wcoomd.org

D/2008/0448/3

Copyright © 2008 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

Design : www.inxtremis.be

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

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

Photo de couverture :
© Autorité portuaire d'Anvers.



Calendrier évènementiel

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

FÉVRIER

11 - 13	2 ^{ème} réunion du Groupe de travail SECURE
12 - 13	3 ^{ème} Sommet européen annuel sur le fret et la sécurité aux frontières, Prague (République tchèque)
12 - 13	Formation sur les règles générales interprétatives du Système harmonisé
19 - 21	5 ^{ème} Conférence mondiale annuelle EastWest Institute sur la Sécurité
25 - 29	27 ^{ème} session du Comité de la lutte contre la fraude
28 - 29	Réunion des Membres de la région Europe, Irlande (Dublin)

MARS

3 - 4	8 ^{ème} réunion du Comité de gestion des Conventions d'Istanbul et ATA
4 - 5	4 ^{ème} réunion du Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée
5 - 7	181 ^{ème} / 182 ^{ème} sessions du Comité technique permanent
5 - 7	Groupe de travail du Comité du Système harmonisé
10 - 14	Réunion de l'Equipe de projet chargée du Modèle de données douanières
10 - 20	41 ^{ème} session du Comité du Système harmonisé
18 - 19	Formation spécialisée sur le Modèle de données douanières de l'OMD
27 - 28	Forum de l'OMD « Inventer notre futur »
31 - 4/04	26 ^{ème} session du Comité technique de l'évaluation en douane

AVRIL

7 - 10	85 ^{ème} session du Comité financier
9 - 11	6 ^{ème} réunion du Groupe de travail de haut niveau sur le renforcement des capacités
14 - 17	Réunion des Membres de la région Asie/Pacifique, Inde (Delhi)
14	3 ^{ème} réunion des Centres régionaux de formation
15 - 16	Formation d'experts sur le Système harmonisé pour les équipements de transport
17 - 18	Formation d'experts sur les règles d'origine applicables aux relations commerciales de l'Union européenne
21 - 22	2 ^{ème} réunion du Comité d'audit
21	Réunion du Groupe consultatif du secteur privé (GCSP)
22 - 23	2 ^{ème} réunion du Groupe de travail SAFE
23 - 25	Conférence Exposition OMD 2008 sur les TIC, Séoul (République de Corée)
24 - 25	3 ^{ème} réunion du Groupe de travail SECURE
28 - 29	Réunion du Groupe de rédaction – Douane du 21 ^{ème} siècle

MAI

Semaine 19	Réunion des Membres de la région des Amériques, Panama
13 - 23	37 ^{ème} session du Sous-Comité de révision du Système harmonisé
14 - 15	Formation sur l'évaluation en douane et le prix de transfert
15 - 16	Réunion des Membres de la région Afrique centrale et de l'Ouest, Sénégal (Dakar)
26 - 28	Réunion de l'Equipe de projet chargée du Modèle de données douanières
27	Stratégie douanière mondiale : rencontre avec Michel Danet (réservé au secteur privé)
28 - 29	Formation d'experts sur la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE de l'OMD
29 - 30	Réunion des Membres de la région Afrique orientale et australe, Maseru (Lesotho)

JUIN

2 - 4	ICCM 2008 Conférence : L'impact des changements climatiques sur les industries maritimes, Malmö (Suède)
2 - 6	55 ^{ème} session du Sous-comité informatique
3 - 4	Formation sur l'application du Système harmonisé aux produits chimiques
7	Journée Portes ouvertes de la Commission européenne
10 - 11	Conférence OMD sur les règles d'origine
10 - 12	Formation d'experts pour les titulaires de droits de propriété intellectuelle
23 - 25	59 ^{ème} session de la Commission de politique générale
26 - 28	111 ^{ème} /112 ^{ème} sessions du Conseil

JUILLET

1 ^{er}	40 ^{ème} anniversaire de l'Union douanière européenne
-----------------	--



Chère lectrice, cher lecteur,

Nous sommes en 2008, déjà !... Cette nouvelle année, peut-être plus encore que les précédentes, ne va laisser aucun répit à la communauté douanière internationale face aux défis qu'elle doit relever et à l'inquiétude et au scepticisme ambiants.

- Inquiétude face à l'adoption de mesures sécuritaires qui ébranlent tous les principes du commerce international et du Cadre de normes SAFE qui vise à sécuriser et faciliter la chaîne logistique internationale, et remettent en cause les efforts déployés par la communauté internationale depuis plus de 5 ans. Je pense plus spécifiquement à la décision des Etats-Unis d'exiger d'ici à 2012 un contrôle à 100% dans les ports étrangers des conteneurs qui leur sont destinés.
- Scepticisme quant à l'efficacité réelle d'un contrôle à 100% en terme de sécurisation du commerce, mesure que je ressens comme un regrettable retour en arrière et un nivellement par le bas.

L'état d'esprit général est à l'incertitude. Comment retrouver la confiance des milieux commerciaux alors que cette mesure portera préjudice sur le plan international à la libre circulation des marchandises ? Comment permettre aux investisseurs de prendre des décisions importantes dans l'ignorance des règles qui régiront le commerce mondial dans les prochaines années ?

Comment assurer un renforcement des capacités durable pour nos administrations douanières dans un environnement réglementaire non sécurisé ? L'OMD doit être au cours des 12 prochains mois l'enceinte où un débat sérieux doit s'engager entre les Membres, et, avec le concours du secteur privé, permettra d'élaborer des contre-propositions capables d'influencer le Congrès américain. C'est un redoutable défi qui attend notre organisation. Mais c'est aussi un excitant défi compte tenu des intérêts en jeu pour notre commerce international, notre progrès et notre croissance.

Afin que les choses soient plus claires pour vous, amis lecteurs, le dossier spécial fait le point sur le Cadre de normes de l'OMD, SAFE, notamment au regard des discussions qui ont eu lieu lors du Forum des 11 et 12 décembre derniers qui associait représentants d'administrations douanières, secteur privé, juristes, universitaires et économistes, et au cours duquel la problématique du « 100% scanning » a été abordée.

Avant de vous laisser découvrir l'actualité douanière au travers des différentes rubriques de votre magazine, j'ajouterai une dernière chose. Cette année 2008 sera aussi celle de la lutte contre le trafic illicite des drogues. Toute une série d'événements et d'initiatives a été programmée. Il reste beaucoup à faire en ce domaine et la mobilisation doit être générale. Il est essentiel de rappeler le rôle des administrations douanières et d'initier une stratégie globale concertée et intégrée, axée sur la coordination nationale et la coopération internationale, associant tous les acteurs impliqués dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants.

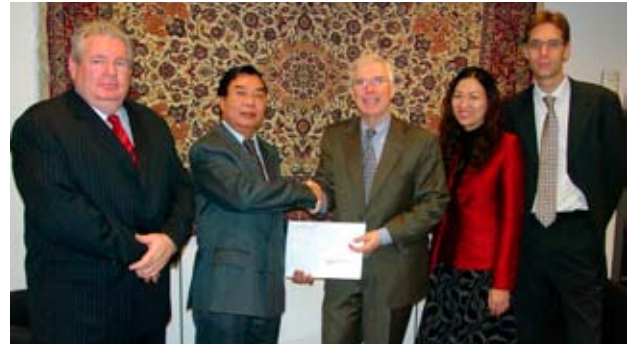
Enfin et plus que tout, profitons de 2008, année que je vous souhaite pleine de santé et de bonheur, année constructive et de changement pour toute la communauté douanière internationale.

En vous remerciant de votre fidélité,

Michel Danet
Secrétaire général



La facilitation gagne de nouveaux adeptes



La délégation égyptienne (photo de gauche) et la délégation vietnamienne (photo de droite) posent avec les représentants de l'OMD

Le 8 janvier 2008, l'Égypte et le Vietnam ont adhéré à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée - CKR), considérée comme étant le fondement des procédures douanières efficaces et modernes du 21^{ème} siècle.

Éléments clés de la facilitation du commerce, la CKR vise à donner aux échanges commerciaux la prévisibilité, la transparence et l'efficacité que le commerce exige. Par ce biais, la douane s'engage à mettre en place des procédures simplifiées et à utiliser les techniques de gestion de risques en vue de cibler les envois à haut risque tout en garantissant la fluidité du commerce légal. En outre, la Convention incite la douane à utiliser au maximum les technologies de l'information et à instaurer une concertation en bonne et due forme avec les milieux commerciaux.

Avec des procédures douanières efficaces, les États peuvent ainsi influencer et faire progresser de manière significative la compétitivité économique et le bien-être social en favorisant les échanges et les investissements dans un environnement commercial plus sûr. Les entreprises ont quant à elles tout à gagner de l'harmonisation et de la simplification des procédures douanières : rapidité des échanges et allègement des coûts.

La Convention de Kyoto révisée est entrée en vigueur le 3 février 2006 et compte désormais 56 Parties Contractantes. ●

En savoir +
www.wcoomd.org

Au cœur de l'action Douanes

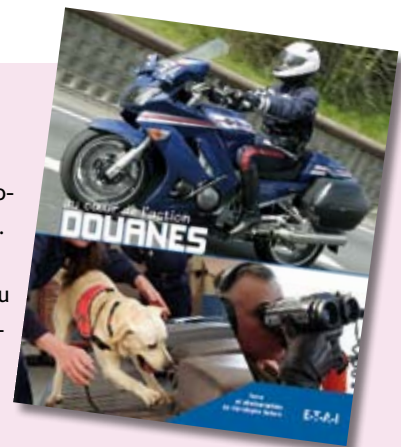
Les éditions E-T-A-I viennent de publier un ouvrage sur la douane française. Ce livre illustre aux travers des photos et textes de Christophe Dubois*, la diversité des missions exercées par les agents des douanes françaises.

L'auteur développe son propos en partant de la formation des agents qui va déterminer leur spécialité au début de leur carrière et leur permettra ensuite d'acquies de nouvelles qualifications. Il poursuit en présentant l'action de la douane dans ses différents domaines de compétence et zones d'intervention. Ainsi à 7000 km de Paris, en Guyane, 224 agents des douanes françaises assurent le dédouanement des marchandises, le contrôle des voyageurs, moyens de transports et marchandises en mouvement et sont chargés de lutter contre les trafics et la contrebande. L'ouvrage se termine sur le Musée national des douanes qui retrace l'histoire de cette administration, héritière de la Ferme générale, au travers de collections d'objets et de livres soigneusement conservés et mis en valeur dans un édifice classé de Bordeaux; l'Hotel des Fermes du Roy.

Découvrez les aspects méconnus des 19 000 femmes et hommes au service de la douane française à travers cet ouvrage disponible en librairie et sur Internet www.etai.fr ●

En savoir +

David Falques, E-T-A-I, Contact Communication & Presse Beaux Livres
Tél : +33 1 41 31 61 84, Courriel : presse@etai.fr



Edition : E-T-A-I,
Collection Au cœur de l'action
Nombre de pages : 144
Photos : 300 photos couleurs
Format 240 X 270 mm
Code produit : 21795
ISBN : 9782 7268 8761 5
Prix : 29.95€ TTC

* Après avoir passé 15 années à la Brigade des Sapeurs Pompiers de Paris, Christophe DUBOIS, reporter photographe indépendant continue son immersion dans les institutions républicaines. Il a déjà publié chez E-T-A-I dans la même collection des ouvrages sur les pompiers, les gendarmes, les aviateurs, les marins et les policiers municipaux. Ses reportages sont publiés dans de nombreux magazines.



>> Buzz....

Coup de cœur

L'administration des douanes de Lettonie organisera à l'automne 2008, du 14 au 20 septembre, le X^{ème} Championnat européen des équipes cynophiles spécialisées dans la recherche des stupéfiants.

Anita.Ezis@vid.gov.lv

A la une

Journée porte ouverte à la Commission européenne.

Vous avez toujours voulu savoir ce qui se passait dans les coulisses de la Commission européenne ? Voilà votre jour de chance ! Le 7 juin 2008, la Commission européenne – ainsi que les autres institutions de l'Union – ouvrent leurs portes. La Direction générale Fiscalité et Union douanière, en coopération avec la douane belge, organisera à cette occasion différentes activités à l'intérieur et en extérieur du bâtiment Berlaymont, rue de la Loi.

http://ec.europa.eu/taxation_customs/index_fr.htm

Achats en ligne

L'OMD vient de créer une librairie en ligne. Vous pouvez commander toutes nos publications d'un seul clic. Elles vous seront livrées à domicile.

<http://publications.wcoomd.org/index.php>

Déjà 60 ans !

Le 1er janvier 2008, le système commercial multilatéral a fêté son 60^{ème} anniversaire. Cette année, le Rapport sur le commerce mondial célèbre cette date historique en traitant en profondeur le GATT et son successeur l'OMC. Il examine six décennies de multilatéralisme dans le domaine du commerce.

www.wto.org/french/news_f/pres07_f/pr502_f.htm

Accession

Le 18 décembre 2007, le Conseil général de l'OMC a approuvé l'ensemble des textes relatifs à l'accession du Cap-Vert. Ce pays deviendra le 152^{ème} membre de l'OMC 30 jours après l'achèvement des procédures nationales de ratification. Celles-ci devront être terminées avant le 30 juin 2008. Le Cap-Vert a entamé ses négociations d'accession en 1999.

www.wto.org/french/news_f/pres07_f/pres07_f.htm

Bloc note

Depuis le 8 janvier 2008, la Convention de Kyoto révisée (CKR) sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, entrée en vigueur le 3 Février 2006, compte 56 Parties Contractantes avec l'adhésion de l'Egypte et du Vietnam. La Convention entrera en vigueur dans ces deux pays après un délai de trois mois.

www.wcoomd.org

Nouveauté

L'administration des douanes guinéennes vient de rénover son site Internet et de publier un premier bulletin d'information aux travers desquels elle souhaite mettre en évidence sa volonté de mieux communiquer tant avec ses partenaires qu'au niveau interne et donner une meilleure image de la douane au service des usagers.

www.douanesguinee.gov.gn

Nominations

Directeurs généraux des douanes récemment nommés :

M. Anthony A. Adderley (Bahamas), M. Mohamad Ali Talib (Bahrein), M. Muhammad Abdul Mazid (Bangladesh), M. Choyzang Tashi (Bhoutan), M. Abdhullah Zulkifli (Brunei Darussalam), Mme Minette Libom (Cameroun), M. Jitoko Tikolevu (Îles Fidji), M. Yehuda Nasradishi (Israël), M. Paul Scerri (Malte), Mme Vilma De Luca Diez (Panama), M. Mehmood Alam (Pakistan), M. Jacek Kapica (Pologne), M. João de Sousa (Portugal), M. Fong Yong Kian (Singapour), M. Rajko Skubic (Slovénie), M. Wisudhi Srisuphan (Thaïlande), M. Emin Zararsiz (Turquie), M. Valeriy Khoroshkovskiy (Ukraine), M. José David Cabello Rondon (Venezuela).

www.wcoomd.org

A vos agendas

N'oubliez pas la Journée internationale contre l'abus et le trafic de drogues, le 26 juin. L'OMD célébrera cette journée lors des 111^{ème}/112^{ème} sessions du Conseil. Elle s'inscrit dans le programme d'action de l'OMD au regard du thème de l'année 2008, et ambitionne de faire prendre conscience au plus grand nombre que la drogue est une menace pour la société dans son ensemble et qu'elle n'épargne personne.

www.wcoomd.org ●



La formation en Moldavie



De gauche à droite au premier rang : Mme Feodosia Furculita, Directeur général des douanes moldaves, M. Pierre Andrieu, Ambassadeur de France en Moldavie, M. Vasile Tarlev, Premier Ministre de Moldavie.

Le 6 décembre dernier, l'OMD a participé à l'inauguration du Centre de formation des douanes moldaves à Chisinau (Moldavie) en présence du Premier ministre, du Directeur général des douanes et de l'Ambassadeur de France.

A l'issue de la cérémonie d'ouverture, la délégation de l'OMD a pu s'entretenir avec les responsables de la mise en

œuvre du plan stratégique élaboré à la suite de la mission de diagnostic de mars 2006. Les 40 recommandations ont été parcourues, avec une lecture plus attentive sur les parties consacrées à la gestion des risques, l'automatisation, le guichet unique, les procédures douanières, le laboratoire des douanes, les équipes mobiles d'intervention et l'audit interne.

Il est apparu qu'une mise à jour du plan d'action accompagnée de directives précises était nécessaire. Il a été décidé d'organiser un atelier de travail OMD – douanes moldaves sur le plan stratégique au cours du 1^{er} trimestre 2008.

En ce qui concerne la politique de formation, l'OMD élaborera des directives pour une mise en œuvre rapide d'actions de formation initiale et continue, en tenant compte des priorités de l'administration des douanes. A cet effet, un comité de pilotage pour la formation sous la présidence du Directeur général, comprenant les responsables des différents départements de la direction générale sera créé prochainement. ●

En savoir +
elearning@wcoomd.org

La formation, élément clé de la modernisation douanière



Deux nouveaux déploiements nationaux du programme e-learning de l'OMD ont été récemment menés à bien, portant à huit le nombre d'administrations Membres ayant opté pour une gestion autonome et intégrée de cet outil de formation.

Une mission de l'OMD s'est rendue au sein de l'administration des douanes serbes au mois de décembre 2007 afin d'installer l'outil, former les équipes à son utilisation et définir le calendrier de déploiement du programme e-learning conformément à la politique de formation de l'administration serbe.

Les premiers cours diffusés à l'aide de ce programme porteront sur le Système harmonisé. Les modules de formation sont actuellement en cours de traduction.



L'administration des Douanes des Philippines a également pu bénéficier d'une mission de déploiement en janvier 2008. Les stagiaires auront accès aux cours au Centre e-learning de la douane des Philippines qui sera inauguré en février 2008. Les premières sessions de formation, prévues dès l'inauguration de la salle, porteront sur la valeur en douane.

Dans les deux cas, ces missions faisaient suites aux recommandations portant sur la formation développées dans les rapports de diagnostics réalisés dans ces deux pays, s'inscrivant dans la phase II (mise en œuvre) du programme Columbus. ●

En savoir +
elearning@wcoomd.org



Unité de coordination opérationnelle (UCO)



Les participants aux réunions du CENMaT (CEN Management Team - Equipe de gestion du CEN) ont suggéré au Secrétariat de l'OMD de créer une structure coordonnant les échanges de renseignements dans le cadre d'opérations conjointes de lutte contre la fraude mises en œuvre par les Membres, étant précisé que le Secrétariat n'aurait aucune fonction opérationnelle.

Cette structure dénommée Unité de coordination opérationnelle (UCO), devenue réalité le 1^{er} janvier 2008, est hébergée par le Secrétariat de l'OMD à Bruxelles (Belgique). Dans une des salles du bâtiment, 12 ordinateurs (avec accès Internet), 6 lignes téléphoniques et 6 télécopieurs sont mis à la disposition des Membres à la demande.

Deux pays ont déjà sollicité le Secrétariat de l'OMD pour profiter des facilités de l'UCO afin de mener à bien des opérations conjointes en matière de lutte contre le blanchiment d'argent et le trafic illicite de drogues.

Outre cette Unité de coordination, l'OMD dispose d'un outil de communication sécurisé très performant, le CEN COMM, qui permet d'organiser tout type d'opérations en matière de lutte contre la fraude en s'adaptant facilement aux nécessités de chacune de ces actions. Il connaît depuis sa mise en œuvre en 2004 un succès grandissant. Une trentaine d'opérations, dont 14 pour la seule année 2007, ont été réalisées au moyen du CEN COMM. ●

En savoir +
pierre.bertrand@wcoomd.org

COTECNA

We make global trade flow
smoother and safer



Cotecna travaille aux côtés de la douane pour contribuer aux processus de modernisation et pour anticiper les besoins futurs au plan national, régional et international.

Services scanner
 Système de gestion du risque (SIAR®)
 Gestion d'entrepôts sous douane

Graduate and Vocational Programs

Graduate and Postgraduate Courses

- Master of International Customs Law and Administration
- Graduate Diploma in International Customs Law and Administration
- Graduate Certificate in International Customs Law and Administration
- Graduate Diploma in Excise Studies
- Graduate Certificate in Excise Studies



Full Time and Part Time enrolments now being accepted.
Study online or on campus.

Vocational Courses for 2008 from the CCES Maldives Campus, Male'

- Maritime Enforcement - 15 to 20 March
- HS Tariff - 10 to 15 May
- Risk Assessment, Profiling and Targeting - 09 to 14 August
- Search Techniques - 06 to 10 December



For the full range of courses see www.customscentre.canberra.edu.au



www.customscentre.canberra.edu.au
customscentre@canberra.edu.au
+61 2 6201 5487





Sécurisation du commerce, où en est-on ?

Le Cadre de normes « SAFE » de l'OMD a plus de 2 ans. Le partenariat douanes-secteur privé fonctionne de manière efficace et productive et la mise en place du statut d'Opérateur Economique Agréé ainsi que la Reconnaissance mutuelle se font de manière progressive même s'il reste quelques pierres d'achoppement.

Au travers d'interviews et d'articles de l'OMD et de ses partenaires ; institutionnels et représentants du secteur privé, ce dossier fait le point sur le Cadre de normes et à titre général sur les mesures et les programmes qui ont été mis en œuvre niveau mondial. Il aborde les avancées, les difficultés et les perspectives du Cadre à la lumière de l'actualité, notamment de la loi prise par les Etats-Unis sur le contrôle au scanner à 100% du fret (100% scanning).



SAFE versus 100% scanning : entretien avec Michael Schmitz

Une des normes clés du Cadre SAFE est le développement d'un système de gestion du risque visant à identifier les envois présentant un risque élevé potentiel. L'utilisation de matériel d'inspection non intrusif est également fortement encouragée, mais en conjonction avec l'application de techniques d'évaluation du risque. Alors que l'OMD encourage activement ses Membres à utiliser la gestion du risque, la mise en œuvre éventuelle du contrôle à 100% par une des plus grandes puissances commerciales mondiales menace de fragiliser les dispositions du Cadre SAFE. Michael Schmitz, Directeur du Contrôle et de la Facilitation de l'OMD, répond à quelques questions sur le sujet.

OMD Actualités : Le Cadre SAFE définit des exigences minimales et ceci étant, certains pays prétendent qu'ils peuvent aller plus loin que le Cadre, se montrer créatifs, tout en s'y conformant. Qu'en pensez-vous ?

Michael Schmitz : Les Normes sont par définition un standard. Pendant une brève période de temps, le Cadre SAFE comportait une disposition qui autorisait l'insertion de « critères nationaux supplémentaires » qui était laissée à la discrétion de chaque Membre. La pertinence d'une telle possibilité a fait l'objet de longs débats, et finalement il a été décidé que le fait de conserver cette option dans le Cadre SAFE serait contraire aux objectifs de normalisation, à l'introduction d'éléments nécessaires à l'uniformité et à la prévisibilité et à la reconnaissance mutuelle. Cette disposition a dès lors été supprimée du Cadre SAFE.

Les Membres sont bien entendu censés mettre en œuvre le Cadre SAFE individuellement, y compris les exigences en matière d'Opérateur Economique Agréé (OEA). Il est laissé à l'appréciation de chaque Membre de mettre en œuvre, à son rythme et avec bon sens les Normes dans le cadre de leurs propres programmes d'OEA. Ceci ressort clairement de l'orientation donnée par le Groupe stratégique de haut niveau, adoptée ensuite par la Commission de politique générale et le Conseil, selon laquelle les Normes ne peuvent pas être modifiées pour les petites et moyennes entreprises (PME), mais qu'il sera tenu compte de la taille ou de la nature du demandeur pour décider si celui-ci répond aux critères lui permettant de bénéficier du statut d'OEA.

O.A. : La loi « Implementing recommendations of the 9/11 commission act of 2007 » exige un contrôle à 100% de tout le fret maritime à destination des Etats-Unis pour 2012. Selon les législateurs américains, il s'agit de la seule mesure sûre pour garantir que des armes de destruction massive ne pénètrent dans le territoire par le biais de conteneurs maritimes. Qu'en pensez-vous ?

M.S. : Je ne suis pas le seul à reconnaître que, si elle est bien utilisée, la technique de contrôle au scanner peut ajouter une plus-value aux programmes destinés à déterminer le degré de sécurité. L'OMD reconnaît depuis longtemps la valeur du matériel d'inspection non intrusif sous la forme de technologie à rayons-X lorsque celle-ci est utilisée dans le cadre d'un programme de gestion du risque. Ceci apparaît clairement dans les termes de la Convention de Kyoto révisée et dans le Cadre de normes SAFE lui-même.

La différence entre l'usage et le rôle de l'inspection non intrusive recommandée par l'OMD et le nouveau programme mandaté par une loi aux Etats-Unis est énorme. L'OMD reconnaît que le matériel d'inspection non intrusif est un élément important de la gestion et de l'évaluation du risque ; la loi américaine, quant à elle, présente l'utilisation de ce type de matériel comme étant le principal moyen d'évaluer les risques que représentent les marchandises.

O.A. : Les Etats-Unis sont-ils en mesure d'offrir la réciprocité vis-à-vis des partenaires commerciaux qui leur demanderaient de rendre la pareille ?

M.S. : Ceci, bien entendu, est une question à laquelle les Etats-Unis devront pouvoir répondre une fois confrontés à la situation. En l'absence d'une telle demande, on peut uniquement



supposer que si de grands partenaires commerciaux venaient à demander la réciprocité, les Etats-Unis seraient dépassés et dans l'impossibilité d'y répondre. Une quantité de marchandises inimaginable quitte les Etats-Unis à destination de l'Union européenne, de la Chine, du Japon et de l'Australie, pour ne citer que quelques-uns des principaux partenaires. Il est difficile de savoir comment les Etats-Unis répondront à la demande de contrôler tout le fret maritime à destination du territoire de leurs partenaires commerciaux.

O.A. : Quel est l'avenir du Cadre SAFE suite aux changements survenus aux Etats-Unis ?

M.S. : Le succès du Cadre SAFE dépend largement du secteur privé à qui appartient la chaîne logistique. Jusqu'à présent, ces

partenaires ont commencé à investir du temps et de l'argent dans les Normes de l'OMD et les avantages qui en découlent. La nouvelle Loi des Etats-Unis sur le contrôle à 100% a généré un climat d'incertitudes quant à ce qu'il conviendra de faire à l'avenir. Pourquoi, risquent-ils de demander, devons-nous continuer à essayer de remplir les exigences nécessaires pour être accrédités en tant qu'OEA ? L'approche du SAFE et le concept d'OEA reposent sur une gestion du risque appliquée, et des mesures onéreuses doivent être prises pour se conformer à nos Normes. Pourquoi entreprendre ces démarches coûteuses si celles-ci seront remplacées par un contrôle à 100%. Il est difficile de concevoir que nos normes « mondiales » ne soient pas applicables dans la première économie mondiale. Une mise en œuvre totale du contrôle à 100% par les Etats-Unis serait désastreuse pour le Cadre SAFE. ●

Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial



QUATRE ÉLÉMENTS CLÉS

Renseignements électroniques préalables	Gestion de risques	Inspection au départ	Partenariat avec les entreprises
Harmoniser les renseignements préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmis par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit.	Appliquer une démarche cohérente de gestion des risques afin de lutter contre les menaces en matière de sécurité.	Inspection au départ des conteneurs et du fret à haut risque en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif.	La douane offrira des avantages aux entreprises qui respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique et appliquent les pratiques conseillées.

DEUX PILIERS

Pilier douane-douane	Pilier douane-entreprises
Comprend 11 Normes : <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestion de la chaîne logistique intégrée 2. Prérogatives pour l'inspection du fret 3. Technologie moderne pour le matériel d'inspection 4. Systèmes de gestion des risques 5. Fret ou conteneurs à haut risque 6. Renseignements fournis à l'avance par voie électronique 7. Ciblage et communication 8. Mesures de performance 9. Evaluation de la sécurité 10. Ethique du personnel 11. Inspection aux fins de la sécurité au départ 	Comprend 6 Normes : <ol style="list-style-type: none"> 1. Partenariat 2. Sécurité 3. Agrément 4. Technologie 5. Communication 6. Facilitation



© Douane allemande

Position de l'OMD concernant la nouvelle loi aux États-Unis exigeant le contrôle au scanner de 100% des conteneurs

La loi

A titre général - Un conteneur chargé sur un navire dans un port étranger ne pourra entrer aux États-Unis (directement ou via un port étranger) que s'il a été contrôlé par un scanner non intrusif et par un équipement de détection de rayonnement dans le port étranger, avant le chargement.

Date d'entrée en vigueur : 1^{er} juillet 2012 (mais avec une application anticipée ou retardée selon certaines dispositions).

Quelques points

- La loi crée une incertitude à la fois pour la douane et pour les entreprises. Nos Membres ainsi que les milieux commerciaux pourront tout à fait mettre en doute l'avenir du Cadre de normes SAFE et des initiatives sur le statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA), reposant sur des principes de gestion des risques que la nouvelle loi ignore complètement.
- La loi crée un élément d'extraterritorialité dans la mesure où les coûts des mesures de sécurité destinées à protéger les États-Unis seront à la charge de leurs partenaires extérieurs,

qui, en échange, seront assurés de la poursuite des relations commerciales qu'ils entretiennent avec les États-Unis.

- La loi stipule notamment que les mesures exigées doivent être cohérentes avec le Cadre de normes SAFE de l'OMD et avec d'autres obligations internationales auxquelles sont soumis les États-Unis. Or, au lieu d'assurer la cohérence avec le Cadre de normes SAFE et avec les principes de gestion des risques stipulés dans la Convention de Kyoto révisée, que les États-Unis ont signée, la loi sur le contrôle au scanner ressemble davantage à un anathème contre ces deux instruments.
- Cette loi semble dispenser d'appliquer les principes de gestion des risques mis en avant dans la Convention de Kyoto révisée. Ceci étant, la communauté commerciale internationale pourrait estimer qu'il n'est pas justifié de consacrer autant de ressources et de temps pour obtenir le statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA) préconisé dans le Cadre de normes SAFE.

Observations et réactions

- L'OMD est l'organisme le mieux placé pour répondre au nom de la communauté douanière internationale.



- Des contacts ont été établis et sont en cours avec des fonctionnaires chargés de ces questions au Congrès et au « Department of Homeland Security » (ministère américain de la sécurité intérieure) pour essayer d'encourager des actions législatives ou administratives favorables.
- La Commission de politique générale de l'OMD a adopté une résolution à l'attention du Congrès des États-Unis, exprimant l'opposition de l'Organisation et de ses Membres à la loi américaine sur le contrôle au scanner.
- Le contrôle du fret au scanner est une technique parmi d'autres, qui, si elle est utilisée à bon escient, peut apporter une valeur ajoutée à des programmes conçus pour évaluer si la sécurité est suffisante. L'OMD reconnaît depuis longtemps l'utilité des systèmes d'inspection non intrusifs à rayons X, outils parmi d'autres dans les programmes de gestion des risques, comme on peut le constater en se penchant de plus près sur la Convention de Kyoto révisée et sur le Cadre de normes SAFE.
- Mais la différence est de taille entre reconnaître dans une large mesure le rôle des scanners et imposer leur



© Douane de Madagascar

utilisation par une loi. Alors que pour l'OMD, le contrôle au scanner est un élément important d'une bonne évaluation et gestion des risques, la loi américaine fait de son utilisation le principal moyen d'évaluer les risques d'un chargement.

- La nouvelle loi donne une grande marge de manœuvre notamment au travers de certaines dispositions qui prévoient la possibilité de reporter son application.

• L'OMD, dont les États-Unis sont un membre important depuis longtemps, reconnaît tout à fait le rôle légitime des scanners à rayons X pour évaluer les risques potentiels que posent les chargements maritimes sous forme de conteneurs, et n'émet aucune objection à l'autre disposition de la nouvelle loi américaine qui prévoit que tous les chargements maritimes sous

forme de conteneurs soient soumis à des processus de détection de rayonnement avant le départ.

Actualité et avenir proche

- À l'heure actuelle, l'Administration des douanes des États-Unis vérifie l'efficacité d'un contrôle de 100% du fret au scanner dans certains ports étrangers.
- En avril 2008, le Congrès recevra un rapport de cadres douaniers américains sur les résultats de ce programme de test.

Réactions de l'OMD

- Un cadre supérieur de l'OMD s'est entretenu avec les services concernés aux États-Unis.
- L'OMD espère pouvoir apporter son témoignage avant la réunion du Congrès des États-Unis prévue dans les mois à venir et exprimer l'avis des Membres opposés à l'obligation de passer au scanner 100% du fret.
- L'OMD a déjà soumis plusieurs déclarations écrites à des fonctionnaires de l'Administration américaine et à des Membres du Congrès, celles-ci s'opposant toutes à la nouvelle loi.

« 10+2 »

La nouvelle loi exigeant le contrôle au scanner de 100% des conteneurs n'est pas la seule initiative entraînant des changements en matière de sécurité du fret maritime planifiée par les États-Unis. La douane américaine a également publié un avis de proposition de règlement demandant aux importateurs et aux transporteurs de transmettre par voie électronique des données supplémentaires sur le fret et le transport à l'importation. L'OMD, dont le Cadre SAFE prévoit la transmission de 10 données, a formulé publiquement des commentaires sur le règlement proposé, exhortant les États-Unis à suivre toutes les procédures agréées pour amender le Cadre de normes SAFE, plutôt que d'agir unilatéralement. Les commentaires de l'OMD sont en ligne sur le site <http://www.regulations.gov/fdmspublic/component/main?main=DocketDetail&d=USCBP-2007-0077>



100% scanning : la stratégie de l'Union européenne

László Kovács, Commissaire européen chargé de la Fiscalité et de l'Union douanière, fait part à nos lecteurs de son point de vue concernant la loi « Implementing recommendations of the 9/11 commission act of 2007 » qui exige d'ici 2012 un contrôle à 100% des conteneurs à destination des ports américains.

OMD Actualité : L'UE est-elle en mesure de scanner 100% des conteneurs dans tous ses ports extérieurs ou existe-t-il des différences entre les Etats Membres en terme de capacité ?

László Kovács : La question principale n'est pas de savoir si nos ports sont en mesure de contrôler 100% des conteneurs à destination des Etats-Unis, mais il conviendrait déjà de se demander s'il s'agit vraiment de la bonne solution pour améliorer la sécurité du fret. La position de la Communauté européenne est sans ambiguïté : elle est fermement opposée au contrôle des conteneurs à 100% et cherche une autre solution. Passer au scanner 100% des conteneurs est une activité à la fois unilatérale, inefficace et onéreuse, qui perturbe les échanges commerciaux. Le contrôle au scanner de 100% des conteneurs n'améliorera pas la sécurité, mais risque de donner l'illusion de sécurité et provoquer un désintérêt pour d'autres mesures plus efficaces.

« Le contrôle au scanner de 100% des conteneurs n'améliorera pas la sécurité, mais risque de donner l'illusion de sécurité »

Nous sommes convaincus que la reconnaissance mutuelle ainsi qu'une démarche à plusieurs niveaux, axée sur les risques et fondée sur le Cadre de normes SAFE de l'OMD, est la réponse la plus efficace pour sécuriser le fret et apportera de meilleurs résultats que le « 100% scanning ».

Notre objectif est de faire en sorte que les Etats-Unis adoptent cette solution basée sur l'analyse des risques plutôt que le contrôle à 100%. Nous avons déjà commencé à travailler avec nos homologues américains sur le « commerce sécurisé », autour de la reconnaissance mutuelle du Partenariat entre la douane et les entreprises contre le terrorisme des Etats-Unis (C-TPAT) et du statut d'Opérateur économique agréé (OEA) de l'UE. Nous avons adopté une feuille de route à ce sujet lors de la session du Conseil économique transatlantique entre l'Union européenne et les Etats-Unis le 9 novembre dernier. Cette feuille de route comprend des mesures politiques, administratives et juridiques à court et moyen terme, visant à un accord sur les modalités de la reconnaissance mutuelle d'ici 2009.

O.A. : L'UE a-t-elle évalué l'impact de la nouvelle loi américaine et, si oui, quelles sont ses conclusions ?

L.K. : Si elle était appliquée, cette loi causerait de sérieux dysfonctionnements ainsi qu'une charge supplémentaire administrative dans plus de 600 ports du monde entier, d'où partent des chargements à destination des Etats-Unis. Ces ports déploient déjà des efforts considérables pour faire face à une hausse du volume des échanges commerciaux.

Cela nécessitera une vaste restructuration des ports, notamment une redistribution du transport maritime à l'échelon mondial, et fera peser une très lourde charge financière sur les épaules des entreprises de l'UE et, par voie de conséquence, sur les contribuables européens. Aucune dépense quant à l'équipement des ports étrangers n'est prévue dans le texte. Il faut donc en conclure que les coûts d'installation du matériel nécessaire seront à la charge des ports et des entreprises de transport maritime de l'UE.

Permettez-moi de souligner que l'efficacité pratique du contrôle de 100% des conteneurs n'a jamais été prouvée ni sérieusement vérifiée. La technologie nécessaire pour l'analyse des images scannées de millions de conteneurs n'est pas encore disponible et aucun pays ne dispose ni du personnel ni des compétences pour ce faire. Un programme pilote est toujours en cours dans le cadre de l'Initiative américaine sur la sécurité du fret (US Secure Freight Initiative) afin d'évaluer la faisabilité de ce contrôle à 100%. Le projet pilote de Southampton a démarré en octobre et les résultats seront connus seulement en milieu d'année.



© Douane française

La Commission européenne (CE) a l'intention de lancer une évaluation préliminaire à court terme de l'impact que pourrait avoir le contrôle de 100% des conteneurs, comparé à d'autres mesures de sécurité. Elle souhaite utiliser les résultats de cette évaluation dans le cadre du rapport que l'Administration américaine doit présenter au Congrès au printemps 2008. Des informations seront demandées, via les Etats membres, aux ports et aux entreprises de transport maritime de l'UE, ainsi qu'à des pays tiers préalablement sélectionnés.

O.A. : Comment l'UE gèrera-t-elle le principe de réciprocité ?

L.K. : L'Union européenne est un des principaux acteurs favorisant le commerce international. A ce stade, cette question

ne se pose pas. Nous n'avons pas intérêt à créer de nouveaux obstacles au commerce et souhaitons les éviter. L'UE et les Etats-Unis représentant à eux seuls 40% du commerce mondial, et notre étroite coopération est indispensable pour sécuriser la chaîne logistique mondiale. Nous ferons le maximum pour trouver, en coordination et en coopération avec la Communauté européenne et les milieux commerciaux internationaux, une alternative viable sur le plan politique au contrôle des conteneurs à 100%.

O.A. : Selon vous, quel sera le rôle du Cadre de normes SAFE au regard de cette loi ?

L.K. : L'OMD doit demeurer la principale instance multilatérale chargée de rechercher des solutions viables pour sécuriser la chaîne logistique. Le Cadre de normes SAFE, soutenu à la fois par les Etats-Unis et l'UE, doit rester la principale référence pour ces travaux de grande envergure.

La Communauté européenne continue de jouer un rôle actif à l'OMD. Nous profiterons du forum que l'OMD nous offre pour rappeler nos inquiétudes quant au contrôle de 100% des conteneurs et promouvoir les principes de reconnaissance mutuelle figurant dans le SAFE, ainsi que l'approche à plusieurs niveaux axée sur les risques. ●

En savoir +

http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation

INITIATIVES AMÉRICAINES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Security and Accountability For Every Port Act (SAFE Port Act)

Principales dispositions

- Projet pilote de contrôle par scanner des conteneurs dans les ports étrangers (100% Scanning)
- Transmission à l'avance des données du manifeste avant le chargement des conteneurs maritimes à destination des États-Unis
- Promotion de normes internationales relatives :
 - à la stratégie en matière de sécurité des conteneurs
 - au matériel de sécurité utilisé pour les cargos
 - à l'inspection non-intrusive et par radiation
- Programme de partenariat contre le terrorisme de la douane des États-Unis (C-TPAT) – (Opérateur économique agréé)

Secure Freight Initiative (SFI)

- Projets pilotes "International Container Security (ICS)" (mise en place du 100% Scanning)
- Advance cargo data (appelée "security filing" ou "10+2")
- Advance Trade Data Initiative (ATDI)
- "Echange global" de données entre gouvernements et acteurs de la chaîne logistique

Initiative sur la sécurité des conteneurs (CSI)

Secure Border Initiative (SBI)net

Plan stratégique pour la reprise du commerce

US-VISIT (tous les voyageurs)

Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI) (une catégorie de voyageurs)

L'OMD lance sa librairie en ligne !

Commandez l'ensemble des publications de l'OMD d'un simple clic en accédant au site de la nouvelle boutique en ligne :

<http://publications.wcoomd.org>



Les + de la boutique

- Commandez l'ensemble des publications de l'OMD quel que soit le support (Version papier, CD-ROM, PDF...)
- Payez en ligne par carte bancaire (transaction sécurisée) ou par virement bancaire

Consultez dès à présent notre boutique en ligne

<http://publications.wcoomd.org>

ou contactez le Service des publications :

Courriel : publications@wcoomd.org

Téléphone : +32 2 209 95 02

Télécopie : +32 2 209 94 90





L'intégrité, sans doute le point le plus vulnérable

...par Kelby Woodard, Directeur, Trade Innovations, Inc.



Les acteurs de la communauté économique internationale ont été appelés avec une insistance sans précédent à mieux sécuriser leur chaîne logistique. Ces efforts ont permis au commerce international et donc à l'économie mondiale de prospérer. Ils ont également mis en lumière certains aspects du commerce mondial, que l'on avait l'habitude de classer simplement comme des « coûts liés à

toute activité économique ». Dans de nombreux pays en effet, être agent des douanes peut être une porte d'entrée vers une activité très lucrative. Aucune administration douanière n'est à l'abri des effets de la corruption. En général, et tant mieux, la grande majorité de ces administrations aspirent à afficher un haut niveau de professionnalisme et s'attachent à développer une culture de l'éthique. En revanche, il n'en va pas de même pour tous les agents des douanes chargés d'exécuter les exigences et de respecter les obligations liées à leur fonction.

Traditionnellement, la fonction de douanier offre de nombreuses opportunités à celui désireux de constituer un complément de revenus sous diverses formes. Cela

peut être un traitement accéléré de documents, voire d'actes aux conséquences bien plus nuisibles. Toutes ces pratiques, quelles qu'elles soient, sont sources de préoccupations au regard des principes assignés à une administration douanière moderne et professionnelle. Leur existence a rendu la conduite d'opérations économiques à l'échelon mondial encore plus complexe et les milieux commerciaux ont fini par les considérer comme « un élément de différence culturelle ». Les administrations douanières ont demandé aux entreprises d'être plus vigilantes au moment de valider les mesures mises en place par leurs partenaires en

matière de sécurité. Or l'un des partenaires les plus importants dans la chaîne logistique est justement la douane.

Un « pot de vin » même insignifiant peut servir à toute une série d'agissements allant d'un acte terroriste au trafic de stupéfiants ou à l'introduction d'un article « non manifesté » dans un chargement légal. Un billet de cent dollars placé dans les mains d'un agent des douanes peut bouleverser le fonctionnement de la chaîne logistique et réduire à néant les stratégies développées par les milieux commerciaux. Les administrations douanières du monde entier doivent construire (ou renforcer) une culture de l'éthique. L'enjeu va au-delà des problèmes liés à une chaîne logistique plus chère et moins efficace, il s'agit pour chacun d'entre nous de se préserver d'un monde plus dangereux et volatil.



Les milieux commerciaux ont un rôle important à jouer ici. Nous devons nous assurer qu'ils sont bien conscients de toutes les implications de la corruption. Les administrations douanières doivent également se doter des moyens nécessaires et montrer leur détermination à résoudre ce problème. Il est très difficile d'aborder le sujet du respect des normes de sécurité avec les entreprises quand la plus

grande menace susceptible de déjouer toute mesure sécuritaire réside dans l'existence de ce phénomène. Nous savons tous que la corruption ne sera jamais complètement éradiquée, mais son envergure peut être considérablement limitée. L'existence de système corrompu pose un défi complexe de plus que le partenariat secteur privé/ administrations douanières doit relever. Si nous ne nous en chargeons pas, qui le fera ? ●

En savoir +
www.tradeinnovations.com

© Douane française



Mise en œuvre du statut d'OEA : le point de vue d'une entreprise

...par Mark Corby, BAE Systems Electronics & Integrated Solutions



Pour mettre en œuvre activement le programme d'accréditation des Opérateurs Economiques Agréés (OEA), l'Administration des douanes et accises du Royaume-Uni (HMRC) a adopté une méthode volontairement ardue pour faire passer aux entreprises l'épreuve de son audit, lequel portera à la fois sur des points précis et sur des domaines plus globaux.

En cas de problème, l'audit sera tout simplement suspendu, puis reprendra à une date ultérieure qui sera convenue, mais uniquement une fois que les corrections nécessaires auront été effectuées. Les opérateurs économiques devraient accepter cette méthode simple, qui sera certainement considérée comme l'une des meilleures pratiques.

Mais il existe déjà des problèmes potentiels plus vastes sur l'ensemble de l'Union européenne : les entreprises comprennent généralement mal les questions douanières et le commerce international, et on se demande si un audit interne est vraiment fiable dans ce cas, nombreux étant ceux qui n'y voient qu'un exercice administratif de plus, une certification ou marque de qualité ou simplement un formulaire avec des cases à cocher. La douane n'a pas réussi à sensibiliser les directions générales des entreprises sur ces questions qui sont pourtant essentielles à leur réussite. Les avantages liés au statut d'OEA ne sont toujours pas très clairs ou alors existent déjà sous une autre forme. De plus en plus d'entreprises ne voient pas quels bénéfices en tirer, certaines ayant tendance à les interpréter ou à leur accorder une importance juridique et ainsi trouver des lacunes leur permettant de faire des économies.

La sécurité relève de la responsabilité de chacun, cela n'est pas à perdre de vue.

On tire trop facilement la sonnette d'alarme. Les opérateurs commerciaux ont une vision biaisée du concept d'OEA et la majorité adopte une approche attentiste « wait and see ». Les programmes d'accréditation des OEA ont des conséquences majeures sur les opérations commerciales, et ce point est de toute évidence négligé.

L'hypothèse selon laquelle les OEA ne présenteront aucun risque à l'avenir peut être dangereuse. Cet article permettra

peut-être de comprendre pourquoi cette hypothèse n'est pas encore tout à fait sûre.

Pour relever les défis liés au statut d'OEA et à la sécurité de la chaîne logistique, la douane et les entreprises doivent beaucoup mieux se comprendre et travailler ensemble. Dès lors, la douane impose moins de pression sur ses ressources et les entreprises bénéficient de chaînes logistiques rationalisées et transparentes.

Voici des points qui exigent des efforts des deux côtés :

- La douane pense qu'elle est la seule à qui on peut faire confiance en matière de sécurité. C'est franchement une insulte à de nombreux opérateurs économiques, consultants et associations de qualité, qui travaillent dans ce domaine et qui peuvent être d'anciens fonctionnaires des douanes.
- La douane doit accepter que certaines entreprises doivent et peuvent se surveiller elles-mêmes. Cela permet à la douane de consacrer ses ressources aux risques réels. Avant que la reconnaissance mutuelle ne devienne réalité, les opérateurs économiques devront de toute manière déjà sécuriser leurs clients, agents et fournisseurs.
- La douane doit prendre en compte la pure complexité du commerce international d'un point de vue commercial. Aujourd'hui, elle ne voit qu'une infime partie du commerce. Pour sécuriser la chaîne logistique, elle doit en connaître beaucoup plus. Il ne faut pas oublier que des échanges commerciaux menés dans de bonnes conditions assurent déjà un certain niveau de sécurité. La douane doit également être au fait des moteurs clés du commerce qui peuvent entrer en contradiction avec la sécurité de la chaîne logistique.
- Le problème des ressources risque de mener la douane à l'échec à moins qu'elle n'accepte un système d'accréditation privée (en matière de formation, d'audit et de certification). Un système équivalent fonctionne déjà très bien au Royaume-Uni, avec les accords de sécurité du fret aérien. Ce système a la réputation d'être le meilleur régime au monde. Il existe donc un précédent.
- Les entreprises doivent accepter cette responsabilité au niveau de leur Conseil d'administration. D'où la nécessité



APERÇU DES INITIATIVES INTERNATIONALES ACTUELLES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Dialogue Union européenne/États-Unis sur la reconnaissance mutuelle entre programmes OEA et C-TPAT

La douane américaine développe des accords de reconnaissance mutuelle avec les programmes mis en place par la Nouvelle-Zélande, la Suède, la Jordanie et le Canada

Initiative américaine sur la sécurité des conteneurs (CSI) : Un ensemble de mesures sécuritaires pour s'assurer que tous les conteneurs posant potentiellement un risque terroriste soient identifiés et inspectés aux ports étrangers avant d'être chargés sur les bateaux à destination des États-Unis. Initiative mise en place dans 58 ports d'Amérique du Nord, Europe, Asie, Afrique, Moyen-Orient et Amérique centrale et latine.

Projets pilotes "International Container Security (ICS)" lancés par les États-Unis en Corée, Honduras, Hong-Kong (Chine), Oman, Pakistan, Royaume-Uni et Singapour

La douane américaine lance un Programme Pilote de Validation de Tierces Parties dans le cadre du C-TPAT en Chine, pays avec lequel elle a ouvert des discussions relatives à la certification C-TPAT

Organisation mondiale des douanes : Cadre de Normes SAFE visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial

Organisation Maritime Internationale : (International Ship and Port facility Security)

Organisation Internationale de normalisation : ISO 28000 (spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement) et ISO 18185 (scellés électroniques et protocole de communication)

Projet UE-Chine de voies rapides sécurisées

Procédure de transmission à l'avance des données du manifeste cargo ("Advance ocean manifest requirements") mise en place dans l'Union européenne, au Canada, en Australie et en Nouvelle Zélande

La douane japonaise instaure la règle de la transmission obligatoire des données du manifeste cargo 24 heures à l'avance (12 heures pour les transporteurs venant de Chine ou de la Corée du Sud)

pour la douane d'impliquer les niveaux hiérarchiques les plus élevés des entreprises. Nombre d'entre elles ont développé des programmes de responsabilité sociale conçus par leurs dirigeants et compatibles avec les initiatives de sécurisation de la chaîne logistique.

- L'image de marque est un élément essentiel pour la plupart des entreprises. La gestion d'une chaîne logistique – notamment si elle a des lacunes – peut affecter une marque. C'est un risque dont l'entreprise doit avoir conscience.
- L'aval du Conseil d'administration est indispensable pour que l'entreprise prenne la sécurité de la chaîne logistique au sérieux et engage les mesures nécessaires en termes de procédures et de ressources.
- L'engagement des PME demeure délicat. La douane ne peut pas trouver de solution unique, applicable à toutes les PME car elles ont des pratiques commerciales trop différentes. Il convient surtout de mettre en place une méthode souple et équilibrée qui ne soit pas « à taille unique ».
- Alors que le but est que la douane et les entreprises travaillent ensemble, nous avons tous vu des entreprises « bloquées » sur un point de détail technique relevant d'autres domaines douaniers. Ceci compromettrait sérieusement la crédibilité des initiatives prévues à l'origine pour éviter un nouveau 11 septembre. La compréhension mutuelle et l'échange de vues sont donc des éléments essentiels.

- Les opérateurs commerciaux de l'UE devraient prendre note de la disparité existant entre les pénalités en vigueur aux États-Unis et celles en vigueur dans l'Union européenne, car les peines encourues pourraient partout se durcir. Les entreprises ne se rendent pas encore compte que la douane aura une vision complète de leurs activités au niveau mondial. A cet égard, elles doivent se demander si la manière dont elles gèrent leurs opérations douanière et commerciale est adéquate.

Les préoccupations des entreprises face à la pléthore de nouvelles initiatives en matière de sécurité sont nombreuses. Voici les plus significatives :

- La douane va mettre en place de nouveaux systèmes sans réellement comprendre les rouages commerciaux des chaînes logistiques internationales.
- Des systèmes incompatibles, bien qu'ils aient des objectifs communs, seront mis en place à l'échelon mondial. Les entreprises ont besoin d'une norme unique, adoptée et mise en pratique dans le monde entier. C'est précisément l'objectif du Cadre de normes SAFE de l'OMD, mais les disparités actuelles entre, par exemple, la réglementation « 10+2 » aux États-Unis et les déclarations préalables à l'arrivée et à la sortie de l'UE, nécessitant de toute évidence les mêmes données, illustrent bien les différences dans la pratique. Les entreprises espèrent que les discussions récentes sur les évaluations de l'impact réglementaire menées en commun par l'UE et les États-Unis, ainsi que l'initiative américaine



(suite de la page 19)

« Global Trade Exchange (GTX) », contribueront à supprimer ces disparités.

- Les retards qui pourraient être dus au respect des mesures de sécurité suscite des inquiétudes évidentes : les entreprises risquent d'inclure des clauses de dommages-intérêts liquidés à certains contrats. Ceci rend presque obligatoire la participation aux programmes d'accréditation des OEA et équivalents. A l'inverse, les fournisseurs subissant des dommages-intérêts liquidés sont confrontés à la contradiction suivante : vont-ils s'exposer à des pénalités douanières en simplifiant certaines règles de sécurité ou bien risquer de verser encore plus sous forme de dommages-intérêts liquidés et de perdre un client important ? C'est un choix presque impossible.
- Si la douane utilisait pour certains contrôles un système commercial existant largement éprouvé, tel un service web sécurisé, elle pourrait répondre aux problèmes des éléments de données commerciales préalables et tous les participants de la chaîne logistique ayant des informations utiles pourraient y avoir accès. L'association lettre de transport aérien globale/lettre de transport aérien individuelle ou connaissance de groupage/connaissance individuel pourraient servir de RUE, évitant tout autre type de document.
- Les avantages et les simplifications qui existent déjà vont être rattachés au programme d'accréditation des OEA. Les entreprises s'attendent à ce que ce soit le cas tôt ou tard, il s'agit là d'un domaine nécessitant dialogues et consultations continus.
- L'absurdité du contrôle par scanner de 100% des conteneurs, sans aucune gestion du renseignement ni du risque, a été très bien démontrée ailleurs. Cette loi tourne en dérision tout programme d'accréditation. Les opérateurs commerciaux légitimes prendront généralement part aux contrôles de sécurité s'ils en sont capables.

On peut tirer deux conclusions majeures : premièrement, la douane et les entreprises doivent travailler de concert, avec une approche différente de tout ce qui a été fait précédemment ; deuxièmement, les entreprises doivent accorder à la douane et au commerce international une priorité bien supérieure à celle qui leur est réservée à l'heure actuelle. Et il faut s'atteler à ces deux tâches sans plus tarder. ●

En savoir +
mark.corby@baesystems.com

Le C-TPAT a cinq ans -



Le Partenariat douane-secteur privé contre le terrorisme (C-TPAT) initié par les Etats-Unis vient de célébrer son 5^{ème} anniversaire. C'est l'occasion de se pencher sur le point de vue des petites et moyennes entreprises (PME) américaines concernant ce programme.

L'adhésion au C-TPAT est certes volontaire, mais les PME ont-elles réellement le choix dans la mesure où, si elles restent à l'écart de ce programme, elles risquent d'être désavantagées par rapport aux grandes multinationales ? Apparemment oui, vu un tempérament particulièrement indépendant.

Nous avons « pris la température » auprès des PME concernant le C-TPAT. Pourquoi n'y participent-elles pas ? Est-ce l'influence des courtiers en douane ? Ont-elles l'intention de participer à l'avenir ? Les avantages l'emportent-ils sur les coûts ? Le C-TPAT les rend-elles plus compétitives ? Si oui, pourquoi les taux de participation des PME ne sont-ils pas plus élevés¹ ?

Une majorité de non participants, 56%, invoque le manque d'encouragement de leur courtier ou le fait qu'ils n'ont pas été invités à participer parce qu'ils ne sont pas montés dans le train au bon moment. Par ailleurs, 54,5% des PME déclarent ne pas voir précisément les avantages que pourrait leur apporter une participation au C-TPAT. Sans oublier les 36,4% qui n'ont pas le temps ou l'argent. Dans ces conditions, il est peu probable de voir grossir les rangs des PME participant au C-TPAT dans les cinq années à venir. D'autant plus que les PME participantes sont divisées et doutent des avantages du C-TPAT (voir résultats de l'enquête ci-après). En fait, comme on pouvait s'y attendre, 57,6% des PME interrogées, donc une majorité, n'envisagent pas de participer au C-TPAT ou sont indécises quant à une future participation.

Les PME ayant adhéré au C-TPAT apparaissent comme divisées sur la question de savoir si les avantages l'emportent sur les coûts : 37,5% d'entre elles répondent par « oui » et 37,5% par « non ». 21,4% n'ont pas d'opinion. Ces résultats sont la preuve

1. TBI a réalisé une enquête informelle en ligne auprès de 100 PME membres, en novembre 2007.



Point de vue des PME

...par Leslie Levy August, Secrétaire générale, Trade Bridge International, Inc.

criante que ce partenariat est vraiment « peu concluant ». La majorité des PME interrogées ne sont pas encore en mesure de déterminer les avantages d'une participation au C-TPAT pour leur entreprise tandis que celles adhérant au programme sont partagées sur la question des avantages par rapport aux coûts. Inutile de préciser que notre enquête n'aidera pas beaucoup les entreprises qui ne participent pas encore au C-TPAT et qui attendent les résultats de cette enquête pour se décider².

Cependant, les PME ont le sentiment que les entreprises adhérant au C-TPAT bénéficient d'avantages compétitifs : elles sont tout d'abord moins contrôlées par l'Administration des douanes américaine (CBP), et de plus leur chaîne logistique est moins perturbée. Interrogées sur ces deux avantages et sur la question de la compétitivité, 47,9% et 49,3% des PME répondent par « peut-être » et 24,7% et 31,5% par « oui ». Ainsi, même si elles considèrent ces avantages compétitif comme probables ou réels, cela ne suffit pas à inciter un grand nombre de PME à participer.

Alors que certaines PME hésitent encore à adhérer au C-TPAT, ne sachant pas si les avantages qui en découlent en matière de compétitivité le méritent, elles sont nombreuses à manifester de l'enthousiasme en ce qui concerne la sécurité de la chaîne logistique. Plus de 40% des PME déclarent avoir amélioré la sécurité de leur chaîne logistique depuis les attentats du 11 septembre, au-delà des exigences requises par le C-TPAT.

Les PME s'attachent donc activement à améliorer la sécurité de leur chaîne logistique tout en conservant, voire en renforçant leurs niveaux de conformité. Mais elles ne sont pas persuadées que les avantages d'une participation au C-TPAT l'emportent sur les coûts. Il semblerait que les PME prennent de sages décisions commerciales et des décisions protégeant les intérêts nationaux, en dépit d'une certaine prudence vis-à-vis du C-TPAT.

Etant donné l'immense étendue du programme C-TPAT de la CBP et les défis qui en découlent en matière de communication,

de sensibilisation et de mise en œuvre, sans compter les résultats peu concluants quant au rapport coûts/avantages³, il n'est pas surprenant que les PME aient une certaine réticence à s'engager volontairement dans le C-TPAT. En revanche, elles ne font pas preuve d'excès de confiance et demeurent vigilantes sur la sécurité de la chaîne logistique, ce qui après tout est essentiel. ●

En savoir +

www.TradeBridgeInternational.com

Info@TradeBridgeInternational.com



Trade Bridge International, Inc. (TBI) est une organisation non gouvernementale, à but lucratif, basée sur Internet, qui considère que toutes les économies nationales ont besoin d'un vivier d'entreprises en pleine croissance, ne dépendant ni de l'Etat ni des grandes multinationales.

Trade Bridge International se consacre à la défense des droits des petites et moyennes entreprises (PME) engagées dans le commerce international. Trade Bridge International s'efforce de trouver des solutions durables aux défis auxquels sont confrontées les PME, grâce à la reconnaissance témoignée par les organismes suivants : Gouvernement de Washington D.C. et les gouvernements de toutes les capitales nationales, Organisation mondiale des douanes et Organisation mondiale du commerce, Union européenne, APEC et autres blocs commerciaux, Chambre de commerce internationale et Banque mondiale, Nations Unies et organisations similaires.

Trade Bridge International fournit aux PME des produits et services innovants et rentables pour les opérations d'importation et d'exportation, permettant aux opérateurs commerciaux de petite à moyenne taille d'arriver à concurrencer les multinationales.

2. Au moment où a été réalisée l'enquête, 82,2% des personnes interrogées n'avaient pas lu l'étude de 2007 sur le rapport coûts/avantages du C-TPAT (2007 C-TPAT Cost-Benefit Survey).

3. Outre l'enquête informelle de TBI, une étude professionnelle sur les coûts et les avantages a été réalisée par la CBP en 2007 et s'est révélée également peu concluante sur le succès ou l'échec du programme à ce jour. http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_cost_survey.ctt/ctpat_cost_survey.pdf

Special

THE CUSTOMS EXPRESS

Friday, April 25

Cybernetica AS Official News

5 cents

REVOLUTIONARY INVENTIONS OF OUR TIME



The Wright brothers invented the airplane in 1903, facilitating trade and movement of goods.

A new invention in Customs IT simplifies the life of traders, enables Customs Authorities to implement the newest security measures, and provides previously unseen ways for information sharing.

As trade volumes have increased over the last decades, the issue of maintaining adequate security measures has become one of the main considerations of Customs Authorities.

Globalization has increased the number of traders and created an enormous workload for Customs Authorities, who have to handle a mountain of paper-based customs documents lodged by traders of various credibility.

The airplane. Could you imagine the world without it? Could you imagine your life without it? Since its invention, this revolutionary means of transportation has had a major influence in developing international trade. It has brought us to the point where the movement of goods has reached the level the participants in the world market can enjoy nowadays.

It was the Wright brothers who successfully built the first airplane and, on December 17, 1903, made the first controlled, powered, and sustained heavier-than-air flight.

Their achievement has led to unbelievable changes in our civilization.

CuE offers a jet stream for information distribution. To see an invention that will change the world of customs forever, come visit the WCO IT Conference and Exhibition in Seoul, South Korea from April 23-25, 2008.

To keep up with the results of the Wrights' contribution, Cybernetica has invented the Customs Engine (CuE) that helps Customs Authorities to deal with high-

volume trading. This April, you can witness the most comprehensive solution for creating paperless customs offices, a jet stream for information distribution

To see an invention that will change the world of customs forever, come visit the WCO IT Conference and Exhibition in Seoul, South Korea from April 23-25, 2008.



www.customsengine.eu



Sécurité et facilitation, les deux scénarios

...par John Raven



L'OMD et ses Administrations Membres partagent avec les milieux commerciaux une préoccupation fondamentale : définir et conserver un équilibre juste et salubre entre facilitation et sécurité. Or le fait que les protagonistes ou « décideurs » diffèrent des deux côtés de l'équation, ne leur facilite pas la tâche.

La facilitation bénéficie du soutien solide et durable des milieux commerciaux alors que la sécurité, instrument cruellement imprévisible, est aux mains de personnes aussi peu fiables que des hommes politiques et des terroristes. La sécurité jouit d'une force réglementaire qu'elle doit à l'Etat extrêmement puissant. La facilitation, en revanche, est un ensemble d'objectifs et de concepts dispersés, absolument pas coordonnés et souvent mal définis.

La situation actuelle, six ans après les événements du 11 septembre, est d'autant plus complexe que personne ne peut prédire de manière fiable combien de temps ni selon quels termes cette « guerre de la terreur » va croître ou décroître, et encore moins ce qu'il adviendra de la facilitation.

On peut cependant spéculer sur l'issue la plus probable en matière de la facilitation si, d'ici environ cinq ans, les préoccupations sécuritaires continuent à progresser ou au contraire commencent à s'estomper et à disparaître.

Le scénario « sécurité » le plus évident est plus ou moins toujours le même : angoisse permanente du public et enthousiasme politique aux Etats-Unis avec propagation de la politique nationale arrêtée vers d'autres pays via des organisations telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la conclusion d'un nombre toujours croissant d'accords commerciaux bilatéraux.

Dans ces circonstances, les entreprises auront certainement à faire face aux coûts et complications engendrés par la dynamique impulsée par les Etats-Unis promouvant une catégorisation rigide, complexe et incohérente des OEA, un contrôle par scanner

de 100% des conteneurs – mesure méprisant et désavouant les principes de base d'évaluation des risques –, l'obligation de soumettre 12 éléments de données pour chaque chargement international à des stades de la transaction souvent très incommodes pour les opérateurs commerciaux et de fournir aux intermédiaires tels que les transporteurs ou les autorités portuaires des informations détaillées sur les chargements qu'ils n'auraient jamais eu à transmettre dans des conditions de sécurité normale.

D'un autre côté, le commerce tirerait des avantages inestimables en matière de facilitation d'un effort sécuritaire pressant et assidu permettant des améliorations en matière d'éthique, d'efficacité et de coopération. Des négociations habiles pourraient établir des dispositions garantissant la collecte et la transmission de toutes les données nécessaires au contrôle de manière ordonnée,

préalablement au passage physique des marchandises, en éliminant les documents papiers. Autres « fruits » attendus de « l'arbre sécuritaire », la mise en œuvre par la douane d'une Référence Unique de l'Envoi (RUE) standard et véritablement unique, et le remplacement progressif des formalités séparées d'exportation et d'importation par la présentation en une seule fois et à tous les services douaniers d'un ensemble de données standards limitées. Ce dispositif entier mettant en place la synergie sécurité-facilitation pourrait voir le jour grâce à l'émergence d'un véritable réseau d'accords de reconnaissance mutuelle.

L'ironie est qu'une diminution brutale de la température sécuritaire, risque fort de n'apporter que des désavantages.

Si la volonté politique, élément moteur de l'approche sécuritaire actuel aux Etats-Unis, politique dont les répercussions se font sentir dans une certaine mesure dans les réglementations de l'Union européenne, disparaissait sous peu, les outils de la facilitation, forgés dans le feu des politiques de sécurité, se refroidiraient avant d'avoir pris toute forme utile. L'enthousiasme pour ces bonnes causes s'estompera et, en retour, la facilitation pourrait être rayée de l'ordre du jour de nombreuses institutions où elle jouit actuellement d'une place prépondérante ne serait-ce que comme antidote brandi par les relations publiques en réponse aux nouvelles restrictions sécuritaires.

« Si la volonté politique disparaissait sous peu, les outils de la facilitation, forgés dans le feu des politiques de sécurité, se refroidiraient avant d'avoir pris toute forme utile »



De nombreux contrôles, déjà non désirés et rejetés par les opérateurs commerciaux, pourraient demeurer en vigueur aux Etats-Unis et ailleurs, ainsi que dans les instruments de l'OMI et de l'OACI, longtemps après que leur inefficacité en terme de stratégie anti-terroriste ait été reconnue tacitement sinon explicitement par ceux-là même qui aujourd'hui poussent à leur intensification et à leur mise en place. Peu d'hommes politiques aiment revenir sur leurs décisions et corriger les lois. Rares sont les administrations douanières et autres services de l'Etat qui apprécient les réductions de ressources financière et humaine.

On observe de nombreux signes de cette évolution peu prometteuse.

Tôt ou tard, des décideurs politiques sérieux vont réaliser qu'il n'existe pas de lien logique entre les attentats du 11 septembre et la menace que représenteraient les opérations commerciales internationales. Six années de contrôles sévères sans une seule saisie ni un seul chargement susceptible d'être lié à une menace terroriste devraient permettre quelque peu de rajuster le tir. Les coûts massifs associés à la sécurité aux Etats-Unis et ailleurs, initialement pris sur les fonds de l'Etat, réapparaîtront sous formes de taxes et de tarifs. L'attention flagrante qu'il convient d'accorder à des personnes manifestement dangereuses plutôt qu'à des marchandises potentiellement dangereuses exige un changement radical en termes de priorités et de dépenses.

Un glissement s'opère en terme de méthodes terroristes avec l'abandon des armes de destruction massive au profit d'engins explosifs improvisés. Ce changement et l'utilisation de matériaux simples, faciles à se procurer, pour des attaques suicides, réduit la probabilité et la raison d'être d'une importation « sale ». Si en fait les armes terroristes passent encore au travers des frontières nationales,

il est plus probable qu'elles empruntent les voies habituelles de la contrebande que le chemin légal avec tous les documents et contrôles que requiert toute chaîne logistique internationale, mesures sécuritaires en place et appliquées bien avant les événements du 11 septembre 2001 dans le cadre de la répression du trafic de drogue et de la fraude commerciale.

Même les hommes politiques commencent à s'interroger sur l'intérêt de continuer à imposer les éléments de données « 10+2 »

pour le mouvement des conteneurs maritimes une fois mis en place le contrôle au scanner à 100% qui garantit une sécurité totale. Le Congrès américain commence à perdre l'illusion que les bombes

sales peuvent être tenues à une distance sûre dans des ports étrangers quand les mêmes engins potentiellement mortels peuvent être fabriqués au Canada ou au Mexique, passer la frontière et se déclencher aux Etats-Unis avant que tout contrôle n'ait pu être effectué. De plus – et peut-être le plus important – l'opinion publique est inconstante et les calculs politiques hautement opportunistes.

La lassitude en matière de sécurité, accentuée par les préoccupations grandissantes quant aux issues de la guérilla en Afghanistan et en Irak, pourrait amener d'importants changements dans l'opinion nationale américaine, surtout cette année où les candidats à la présidence et les groupes de pression qui les soutiennent pourraient trouver judicieux d'exclure de leurs discours tout alarmisme anti-terroriste.



Il ne devrait pas être trop difficile d'avoir un partenariat douane-entreprises continu et renforcé, au sein de l'OMD, de regarder vers l'avenir et de contribuer à des avancées sensées dans l'un ou l'autre de ces scénarios contrastés. Le nouveau Groupe de travail conjoint sur le Cadre de normes (SAFE) est un forum informel et facilement accessible, d'où chacun peut surveiller en permanence l'état de la problématique sécurité-facilitation en constante évolution.

Une fois un accord conclu sur la marche à suivre dans n'importe quelles circonstances données, le Comité technique permanent de l'OMD, grâce à ses compétences étendues au renforcement des capacités et à l'influence et l'action grandissantes du Sous-Comité informatique de l'OMD, permettra de mener des discussions spécialisées et complètes et de formuler la politique de l'OMD qui sera présentée aux nombreuses autres institutions intergouvernementales qui lui réservent désormais un accès privilégié.

Les représentants du secteur privé devront se mettre au diapason pour jouer sur le même ton le même « air de facilitation ».

En savoir +
john.raven@scarlet.be

John Raven s'intéresse aux questions de commerce international depuis plus de soixante ans, période pendant laquelle il a occupé de hautes fonctions. Ses relations avec l'OMD datent de plus de 35 ans ; il y est aujourd'hui représentant de la TIACA (The International Air Cargo Association). M. John Raven assiste souvent aux réunions de l'OMD où il n'hésite pas à donner son avis sur de nombreux sujets qui ont des répercussions sur la douane, le commerce et les milieux d'affaires au niveau mondial. Cet article relève d'une réflexion purement personnelle.



© Douane suédoise



>> La région des Amériques et de la Caraïbe dispose de son BRRC



1^{ère} réunion du BRRC et du CRF de la région Amériques et Caraïbes

Le Bureau régional pour le renforcement des capacités (BRRC) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) des Amériques et des Caraïbes a été inauguré le 9 novembre 2007 à Buenos Aires (Argentine).

De nombreuses personnalités avaient fait le déplacement pour assister à cet événement présidé par Ricardo Echegaray, Directeur général des douanes de l'Argentine et María Silvina Tirabassi, Sous-directrice, responsable du Bureau régional, autour de Michel Danet, Secrétaire général de l'OMD, Alain Jolicoeur, Vice-président du Conseil de l'OMD pour la région des Amériques et Caraïbes, Margarita Díaz de Vivar et Clecy Busato Lionço, respectivement Directrices générales des douanes du Paraguay et du Brésil.



Inauguration du BRRC de la région Amériques et Caraïbes

Le Canada, le Brésil et le Paraguay se sont à cette occasion engagés à soutenir activement le BRRC.

L'objectif des BRRC est d'apporter une assistance aux Membres en matière de développement de leur administration, tirer parti des synergies existantes au niveau régional, travailler en étroite collaboration avec les parties prenantes et donateurs régionaux et locaux soutenant le renforcement des capacités, aider les administrations

douanières dans le cadre de la phase II du Programme Columbus de l'OMD et faire face aux problèmes spécifiques des régions de façon plus immédiate et plus pertinente. L'OMD dispose de 5 BRRC à travers le monde (Argentine, Côte d'Ivoire, Emirats Arabes Unis, Kenya et Thaïlande).

Cette inauguration a été précédée par la 1^{ère} Réunion du BRRC et des Centres Régionaux de Formation (CRF) de l'OMD pour la Région des Amériques et des Caraïbes, les 1 et 2 février 2008. Cette réunion avait pour objectifs de développer un Plan

régional de renforcement des capacités et de formation, d'élaborer une stratégie de mise en œuvre de ce Plan, et de définir et clarifier les rôles et les responsabilités respectifs du BRRC et des CRF de l'OMD de la région.

Cette réunion a permis d'instaurer une coopération efficace entre les différents acteurs de la région et le Secrétariat de l'OMD et d'ouvrir la voie à une meilleure coordination et complémentarité des actions de renforcement des capacités menées aux niveaux régional et international. ●

En savoir +
capacity.building@wcoomd.org



>> La haute-technologie au service de la facilitation du commerce international en Angola



Afin de faciliter et d'accélérer le processus de dédouanement des marchandises, le Gouvernement angolais est entré dans un processus d'acquisition de scanners fabriqués en Chine pour l'inspection des marchandises selon un procédé non-intrusif (rayons-X) dans le cadre des accords existants entre les deux pays.

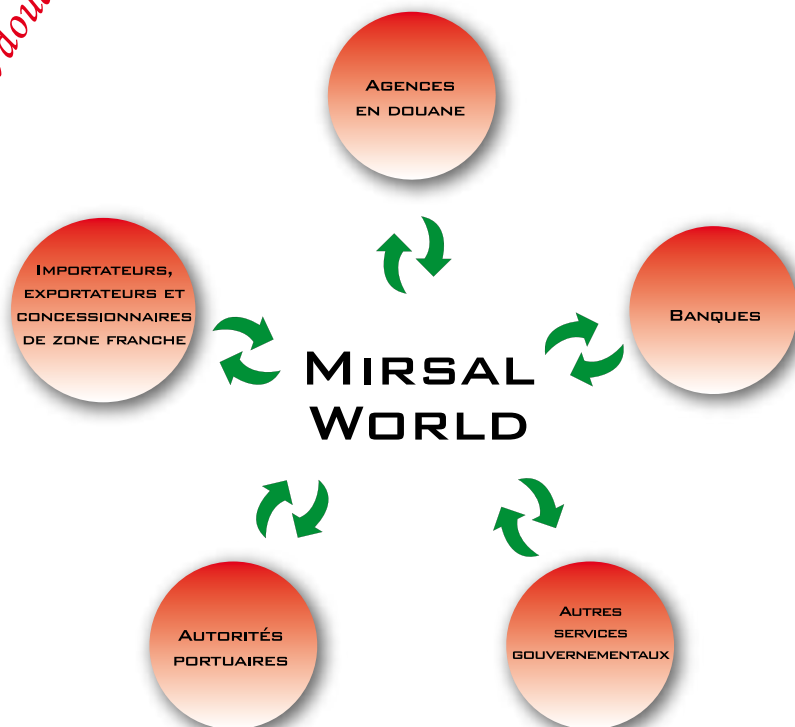
Le Gouvernement a créé un groupe d'experts, constitué de spécialistes de la Direction Nationale des Douanes, du Ministère des Finances, de la Police Fiscale et Economique, du Ministère de l'Intérieur, du Ministère des Transports, ainsi que de représentants de l'Institut des Ports et Aéroports. Ce Groupe a été chargé de déterminer le type d'équipement le mieux adapté aux nécessités du pays, d'identifier les lieux d'implantation et de définir les procédures d'utilisation de ce matériel sur la base des meilleures pratiques prescrites par le Code International de Protection des embarcations et des ports (International Ship and Port Facility Security Code-ISPS) et de la Convention de Kyoto Révisée.

Les scanners seront installés tout d'abord dans les principaux ports du pays (Luanda et Lobito), dans les principaux aéroports nationaux et internationaux (Luanda, Cabinda et Lubango), ainsi que dans les principaux postes frontaliers terrestres du sud du pays (Katwitui et Santa Clara). Le nombre de points d'implantation augmentera par la suite. L'arrivée du premier scanner est prévue dès le début de 2008. L'acquisition de cet équipement, combinée à la mise en oeuvre de meilleures pratiques, renforcera les infrastructures nationales d'appui au commerce international et permettra de faire face aux défis de la globalisation.

La décision de l'Angola de s'équiper de scanners de haute technologie contribue en partie à la mise en oeuvre du Cadre de normes SAFE de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial à l'échelon national, et renforce les efforts de sécurisation de la chaîne logistique au niveau international.

En savoir +
www.alfandegas.com

Solution douanière novatrice



Mirsal World, une solution novatrice pour la douane conçue par DC World, qui facilite le commerce international et rend plus efficace le travail des douanes grâce à son système de guichet unique.

- EXERCICE DES CONTRÔLES PAR LES ORGANES COMPÉTENTS
- EVALUATION DES TRANSACTIONS
- AUDIT DES DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE.
- AUDIT À POSTÉRIORI.
- TARIFS ET RÉGLEMENTATIONS.
- GESTION DES RISQUES.
- GESTION DES ZONES FRANCHES ET DES ENTREPÔTS SOUS DOUANE.



>> La Nouvelle-Zélande renforce ses capacités douanières



Equipe du Service douanier chargé de la gestion de l'information, de gauche à droite : Kirsten Cameron, Peter Rosewarne, Debbie Whiteside, John Draper

Tout commence en 1996, lorsque l'Administration des douanes de Nouvelle-Zélande (NZCS) a lancé CusMod, système informatique qui permet une communication automatique et rationalisée entre la douane, les services officiels, les exportateurs et importateurs.

Dix ans plus tard, le Service informatique de la douane de Nouvelle-Zélande soutient la nouvelle orientation de son gouvernement relative à la gestion intégrée des frontières et au développement d'un programme de travail pour l'étude et la conception d'un nouveau système CusMod qui offrira beaucoup plus de possibilités pour la douane et les autres services qui dépendent partiellement de ce système.

Pour la période 2007/2008, l'Administration des douanes de Nouvelle-Zélande s'attend à contrôler plus de 47 millions d'importations pour en vérifier la conformité et traiter plus de 26.5 millions de transactions relatives aux exportations. Toutes ces transactions électroniques seront traitées par CusMod, le système de dédouanement électronique actuel. Toutefois, les menaces mondiales qui pèsent sur la sécurité nationale, l'augmentation rapide des échanges et du volume des transports, l'économie en expansion et l'augmentation du nombre de passagers représentent un défi important

pour la douane. Le Gouvernement de Nouvelle-Zélande a pris conscience de l'environnement complexe dans lequel la douane doit travailler et s'est ainsi engagé à remplacer ce vaste système informatique.

Le système qui a été proposé pour remplacer CusMod répondra à une vaste gamme de préoccupations gouvernementales, notamment la protection de la souveraineté et de l'identité nationale de la Nouvelle-Zélande, le respect des obligations internationales, et la réalisation des résultats attendus tels que ceux qui touchent au programme de transformation économique du gouvernement. La mise à jour du système informatique, qui comprendra le système de remplacement Nexus, ne se fera pas du jour au lendemain, mais plutôt de façon progressive, avec une mise en œuvre complète prévue pour 2011.

« Le système permettra une meilleure intégration avec les autres services, tels que le Ministère de la Justice et l'Administration des contributions directes, et aidera à débusquer les mauvais payeurs (amendes ou remboursement de prêts). La nouvelle technologie offrira plus de possibilités, de souplesse et une plus grande connectivité pour répondre aux besoins du gouvernement et aux exigences de l'industrie, du public et des partenaires commerciaux internationaux de la Nouvelle-Zélande », explique Nanaia Mahuta, Ministre de la douane de Nouvelle-Zélande.

Le système sera construit par la Douane et permettra d'augmenter les recettes et de soutenir dans une plus large mesure le secteur du commerce et l'industrie du voyage, de mieux protéger la communauté et de promouvoir les investissements étrangers : il offrira également des avantages pour les autres services aux frontières et leurs clients.

Le « Comptroller » de l'Administration des douanes de Nouvelle-Zélande, Martyn Dunne, fait remarquer que la « douane prépare le terrain avec d'autres services aux frontières et ses clients en consultation avec la Commission des Services de l'Etat s'agissant des produits escomptés pour ce projet ».

Mis en place en 1996 et ayant coûté 22 millions de dollars nouveaux-zélandais (NZ), CusMod sous-tend les activités douanières au quotidien et est utilisé par neuf autres services, dont la Police, le Service des statistiques, les Services d'immigration, le Ministère du développement social, le Ministère de la justice et le Ministère de l'agriculture et de la pêche. Le système CusMod actuel gère tous les mouvements de marchandises et de passagers entrant et sortant pour la douane néo-zélandaise. Il traite



plus de 1 million d'envois par an, et gère un volume d'échanges représentant 67 milliards de dollars NZ, et perçoit 9 milliards de dollars NZ de recettes pour le gouvernement chaque année. Au cours des dernières années, l'Administration des douanes de Nouvelle-Zélande a enregistré une augmentation de 60% du volume des importations et une augmentation de 45% des mouvements de passagers internationaux. Le nouveau CusMod permettra à la douane néo-zélandaise de traiter l'augmentation du volume de marchandises et le nouvel environnement commercial au cours des 10 prochaines années.

Les groupes industriels de Nouvelle-Zélande ont répondu favorablement à l'annonce du nouveau CusMod et

attendent avec impatience le début des travaux pour pouvoir bénéficier de procédures efficaces qui leur permettront de bien se positionner sur le marché mondial. En effet, le système permettra d'avoir un meilleur leadership au sein des Ministères aux fins d'éviter les doublons et les disparités s'agissant des informations requises et aidera la douane et les autres services aux frontières à répondre de façon adéquate au commerce mondial et à l'industrie du voyage en pleine évolution, et à renforcer la sécurité et la prospérité de l'économie locale. ●

En savoir +

lauren.sarti@customs.govt.nz

>> La technologie au cœur de la lutte contre les trafics illicites



Alors que la mondialisation ne cesse de s'accroître, la contrefaçon, étroitement liée aux réseaux criminels organisés, constitue une part significative de l'économie souterraine et affecte tous les Etats du monde.

Les faux médicaments sont évidemment concernés, mais également de nombreux autres produits pouvant mettre en danger la vie d'autrui comme les cigarettes, les pièces détachées, ou les produits alimentaires. Le Conseil de l'Europe, chargé entre autre de veiller à la sécurité des citoyens paneuropéens, est convaincu que les autorités publiques et plus particulièrement les services douaniers doivent jouer un rôle essentiel dans la protection des consommateurs, notamment grâce à l'usage d'outils techniques de contrôle. Le Projet de Convention 11227, adopté à l'unanimité le 20 avril 2007 par l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, soutient avec détermination le principe d'une politique innovante de prévention et de dissuasion techniques des trafics illicites.

Pour contrôler l'authenticité et l'origine d'un produit afin de détecter et d'intercepter les trafics illicites, et plus particulièrement les contrefaçons dangereuses pour le consommateur, il convient de se doter de procédures pénales mieux adaptées, plus harmonisées ainsi que d'un arsenal technique renforcé. Ces dispositifs doivent être examinés en priorité par les autorités de contrôle, notamment les douanes, en se focalisant principalement sur l'aspect délictueux et dangereux des faux marquages de conformité technique et/ou de conformité d'origine, pouvant nuire directement ou indirectement à la sécurité et à la santé des consommateurs.

Véritable enjeu de société, la politique de protection de l'économie des Etats et de leurs concitoyens mérite une place importante dans le débat démocratique. Tous les acteurs doivent

concourir à la définition des priorités nationales et internationales. La lutte contre la contrefaçon par une valorisation des technologies de haute sécurité en est une.

Ainsi, quelques sociétés de haute sécurité, soutenues par les meilleurs experts internationaux en la matière, apportent aujourd'hui des réponses pragmatiques à des Etats tels que la Malaisie, la Turquie ou la Californie. Des milliards de cigarettes et des centaines de millions de bouteilles d'alcool sont aujourd'hui marquées, authentifiées, immatriculées à l'unité, certifiées en zones de distribution et de vente. Des résultats concrets pour ces pays sont palpables à la fois en terme de rentrées fiscales et de démantèlement de réseaux mafieux.

Ces démarches ouvrent de nouveaux horizons pour les douanes et contribuent à une meilleure protection des consommateurs. L'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe est consciente des travaux remarquables menés dans ce domaine par diverses organisations spécialisées, au premier rang desquelles l'OMD. Elle déplore cependant l'absence de stratégie en matière de contrôle performant de la circulation des marchandises.

Grâce aux évolutions technologiques et juridiques facilitant le recueil d'éléments de preuve, l'OMD peut jouer un rôle majeur. Les opportunités sont réelles. Seule la volonté politique sera le vrai catalyseur. ●

En savoir +

Marc BRETHER

Marketing Manager, SICPA Product Security SA

Marc.Bretler@sicpa.com



« Déterminé à faire bouger les choses ! »



A l'issue des sessions annuelles du Conseil, le 30 juin 2007, les Directeurs généraux des douanes ont élu au poste de Directeur des Questions tarifaires et commerciales M. Antoine Manga, Directeur général des douanes du Cameroun.

OMD Actualités a recueilli l'avis de ce nouvel élu sur sa direction, dès lors qu'il assume ses fonctions depuis le 1er novembre 2007.

OMD Actualités : Quelles ont été vos motivations pour postuler au poste de Directeur des Questions tarifaires et commerciales ?

Antoine Manga : Mon souhait est tout d'abord de servir les administrations douanières, en considération des connaissances et de l'expérience acquises au cours de ma carrière professionnelle d'une manière générale et mon désir d'assister les administrations des pays en développement en

particulier. Plusieurs défis nous interpellent en effet de nos jours : l'avenir de la douane face à la globalisation économique croissante, les accords de partenariat bilatéraux et les discussions commerciales multilatérales, l'environnement, la protection de la société, la lutte contre la criminalité transfrontalière, l'harmonisation et l'uniformisation des procédures douanières. Je suis convaincu que l'OMD peut aborder ces questions avec l'autorité requise.

Ensuite, il m'a semblé important de garantir une représentation équitable des Membres de l'OMD au sein de son Secrétariat, afin de refléter le caractère international de notre organisation où sont débattues et résolues les principales problématiques causées par la globalisation.

O.A. : Qu'attend-on, selon vous, d'un Directeur des Questions tarifaires et commerciales et quelles seront vos priorités pour 2008 ?

A. M. : Le Directeur des Questions tarifaires et commerciales doit aider le Secrétaire général de l'OMD à gérer efficacement les questions qui relèvent de sa compétence (système harmonisé, valeur en douane et origine des marchandises).

Nos priorités consisteront dans la bonne préparation de nos réunions afin de garantir l'uniformité d'interprétation et d'application des règles convenues, dans les conventions suscitées. Un accent particulier sera placé dans la consolidation du SH comme langage incontesté du commerce international et comme la convention de l'OMD la plus acceptée et réussie.

Nous nous emploierons également à tenir au cours de 2008 des séminaires régionaux en matière de SH, valeur en douane et origine, et la réunion du groupe spécial de travail origine. Nous ne dérogerons pas à notre rôle de conseiller des administrations douanières. Ce rôle pourrait d'ailleurs être renforcé avec la mise en œuvre éventuelle du programme de décisions anticipées en matière de classement des marchandises.

Conformément aux engagements pris dans mon acte de candidature à ce poste, je suis déterminé à faire bouger les choses. ●

En savoir +
www.wcoomd.org



Administration des douanes et accises d'Indonésie

Vision

Atteindre le même niveau de performance et refléter la même image que les institutions douanières et fiscales du monde.

Mission

Offrir le meilleur service possible à l'industrie, au secteur privé et à la communauté en général.

Stratégie

Professionalisme, efficacité et service

Cinq engagements permanents

- Service d'excellence
- Transparence, équité et cohérence
- Assurer le respect des lois par les opérateurs économiques
- Stopper le commerce illicite
- Ethique

Principales obligations

Remplir les obligations définies par le Ministère des Finances dans les domaines douanier et fiscal en fonction des politiques arrêtées par le Ministère et sécuriser la politique gouvernementale s'agissant des importations et exportations de marchandises sur et vers le territoire douanier ; collecter les droits et taxes à l'importation et autres taxes gouvernementales conformément aux lois en vigueur.

La douane en bref

La croissance rapide du commerce international requiert un système douanier efficace et rentable et des procédures permettant d'accélérer le mouvement des marchandises et des documents. Une économie à coûts élevés rend les produits domestiques moins compétitifs sur les marchés internationaux. Cela a également une incidence sur les entreprises dont l'efficacité dépend de la rapidité et de la qualité des services de douanes.

Le nombre croissant d'accords commerciaux bilatéraux, régionaux et multilatéraux, ainsi que la libéralisation et la mondialisation du commerce et des investissements, intensifient la complexité des problèmes commerciaux internationaux. D'autre part, les changements rapides qui surviennent dans les modèles commerciaux internationaux créeront des opportunités supplémentaires qui permettront d'être plus compétitif sur le marché mondial. Dès lors, une bureaucratie douanière nationale compliquée devient impopulaire.

Sur la base de ces éléments, les missions et fonctions de l'Administration des douanes d'Indonésie sont en train d'évoluer progressivement de la perception des recettes vers la facilitation du commerce. C'est ainsi qu'en tant qu'institution, la douane indonésienne actuelle et future doit être en mesure de fournir un service rapide, simple et sûr. L'Indonésie entend



démontrer que ces caractéristiques font partie intégrante de son dispositif et de ses procédures douanières. En outre, vu les besoins croissants exprimés par le secteur privé, tels que la protection des Droits de Propriété Intellectuelle (DPI), les procédures anti-dumping et anti-subsidies ainsi que l'autoévaluation, l'Administration des douanes indonésienne est devenue plus respectueuse des délais, prévisible, toujours disponible et capable de s'adapter afin de mieux servir ses clients. Cette excellence des services est indispensable pour se conformer aux normes en matière de rapidité et de souplesse.

En un mot, l'Administration des douanes d'Indonésie a totalement réformé son organisation, sa gestion, ses systèmes et ses procédures, ainsi que la qualité de ses ressources humaines. La nouvelle loi douanière n° 17/2006 a été conçue pour être un instrument réglementaire simple mais anticipatif qui s'adapte aux procédures modernes et aux déclarations en douane sans papier.

Directeur général Effectif	M. Anwar Suprijadi 11 500
Adresse officielle	Customs and Excise Headquarters Jl. A. Yani, P.O. Box 108 Jakarta 10002 Indonésie
Correspondant	M. Wahyu Purnomo Directeur des Affaires internationales Tél: +62-21- 489 1053 Fax: +62-21- 489 1845 Courriel: international_affairs@beacukai.go.id

Les Conventions internationales relatives à des questions douanières dont l'Indonésie est signataire

Membre de l'OMD : 30 avril 1957
Convention douanière relative aux conteneurs : 11 octobre 1989
Convention du Système harmonisé : 5 juillet 1993
Convention de Nairobi sur l'assistance mutuelle administrative : 19 août 1993

Informations générales

Nom officiel	République d'Indonésie
Capitale	Jakarta
Langue officielle	Indonésien
Superficie	1 919 440 km ²
Population	234,7 millions
Devises	Rupiah (IDR)
Fête nationale	17 Août
Code ISO	ID

En savoir +
www.beacukai.go.id



La douane et les zones franches

...par le Dr. Francesca Trampus



Nous assistons depuis peu à une transformation du rôle de la douane qui, principalement axé sur la perception des droits et taxes, s'oriente à présent un peu plus vers l'application de mesures non fiscales, de mesures relatives à la sûreté et à la sécurité, à la protection de la santé publique, du consommateur et de l'environnement, à la lutte contre la fraude économique, les contrefaçons, le blanchiment d'argent, le trafic de dro-

gues, etc. Ce développement du rôle et des responsabilités de la douane a pu dans de nombreux pays conduire à l'augmentation du nombre des contrôles avec inévitablement comme corollaire des contraintes en terme de délais de dédouanement.

Dans une étude récente, Federspedi – www.federspedi.org – estime que pour chaque jour d'immobilisation d'un conteneur

par la douane, la valeur de ses marchandises diminue de 0,8%, sans compter les coûts supplémentaires qui découlent de l'immobilisation qui sont d'une moyenne de 27,50 euros par conteneur. Dès lors, si 300 conteneurs contenant des marchandises pour un montant total de 40.000 euros sont immobilisés pendant une période de 10 jours, la perte occasionnée peut atteindre la somme de 1.042.500 euros (960.000 euros de perte de la valeur de la marchandise auxquels s'ajoutent 82.500 euros pour les frais supplémentaires).

Avantages tangibles des zones franches

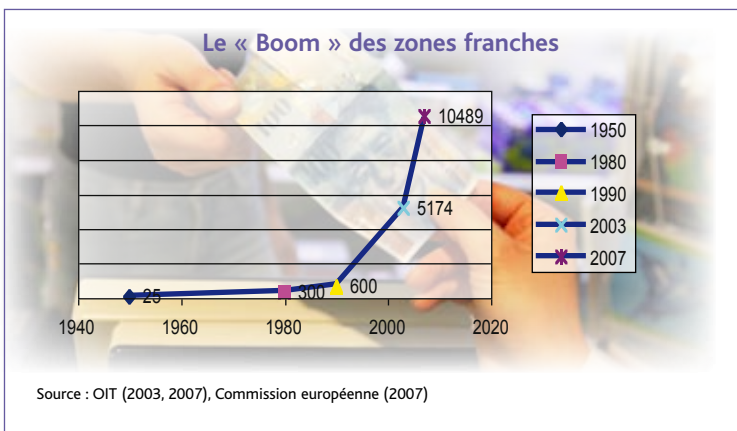
Les retards dans la chaîne logistique nuisent particulièrement à l'économie des ports et surtout des zones franches, qui sont en général caractérisées par une suspension des droits de douane, des formalités et des procédures. Il existe des milliers de zones de libre échange, de zones franches industrielles et commerciales, de ports francs, de zones de perfectionnement actif à l'exportation, de parcs scientifiques et technologiques, générant plus de 60 millions d'emplois dans le monde, il est dès lors impossible d'ignorer le fait que les zones franches sont devenues un phénomène mondial dont l'impact sur les échanges internationaux est grandissant.

Des études ont démontré que les zones franches contribuent au bien-être économique, non seulement des bénéficiaires de ces zones mais de l'ensemble de la communauté du pays hôte. Celles-ci génèrent de l'emploi, attirent les investissements étrangers directs, stimulent les exportations, facilitent le transfert des technologies et la gestion du savoir-faire, renforcent le développement régional, encouragent l'industrialisation, etc.

Absence d'uniformité

Etant donné l'absence d'harmonisation en matière de réglementation des zones franches dans le monde, la gestion de ces zones varie dans une large mesure d'un pays à l'autre. Ainsi, les pays Membres de l'UE, de l'OMC, de la Zone de libre échange des Amériques (ZLEA), du MERCOSUR, etc, doivent respecter certaines dispositions (mesures tarifaires et non tarifaires, pratiques commerciales loyales, règles d'origine ...) qui n'existent pas forcément ailleurs.

S'agissant du traitement douanier, la plupart des zones franches dans le monde sont situées hors du territoire douanier d'un pays, même s'il existe des cas de zones franches sans frontière (par exemple les parcs industriels ou les zones franches de type II de l'UE où les contrôles reposent sur des formalités réalisées





conformément au régime de l'entrepôt douanier). Dans l'ensemble, la suspension des droits de douane, l'absence de contrôles et de formalités constituent les aspects les plus attractifs de ces zones.

D'un point de vue juridique, le territoire politique d'un Etat ne coïncide pas toujours avec son territoire douanier étant donné que certains territoires peuvent être situés en dehors des frontières politiques d'un Etat, tout en étant considérées comme faisant partie de son territoire douanier. Par exemple, la Principauté de Monaco, située en dehors du territoire de la République française est considérée comme faisant partie de son territoire douanier en vertu de la Convention douanière signée à Paris le 18 mai 1963.

D'autre part, certains territoires situés à l'intérieur d'un Etat sont considérés comme étant en dehors de ses frontières douanières. C'est le cas des municipalités de Livigno et de Campione en Italie, des îles Féroé et du Groenland au Danemark, de Ceuta et Melilla en Espagne et des zones franches à titre général considérées comme bénéficiant d'une présomption légale d'extraterritorialité.

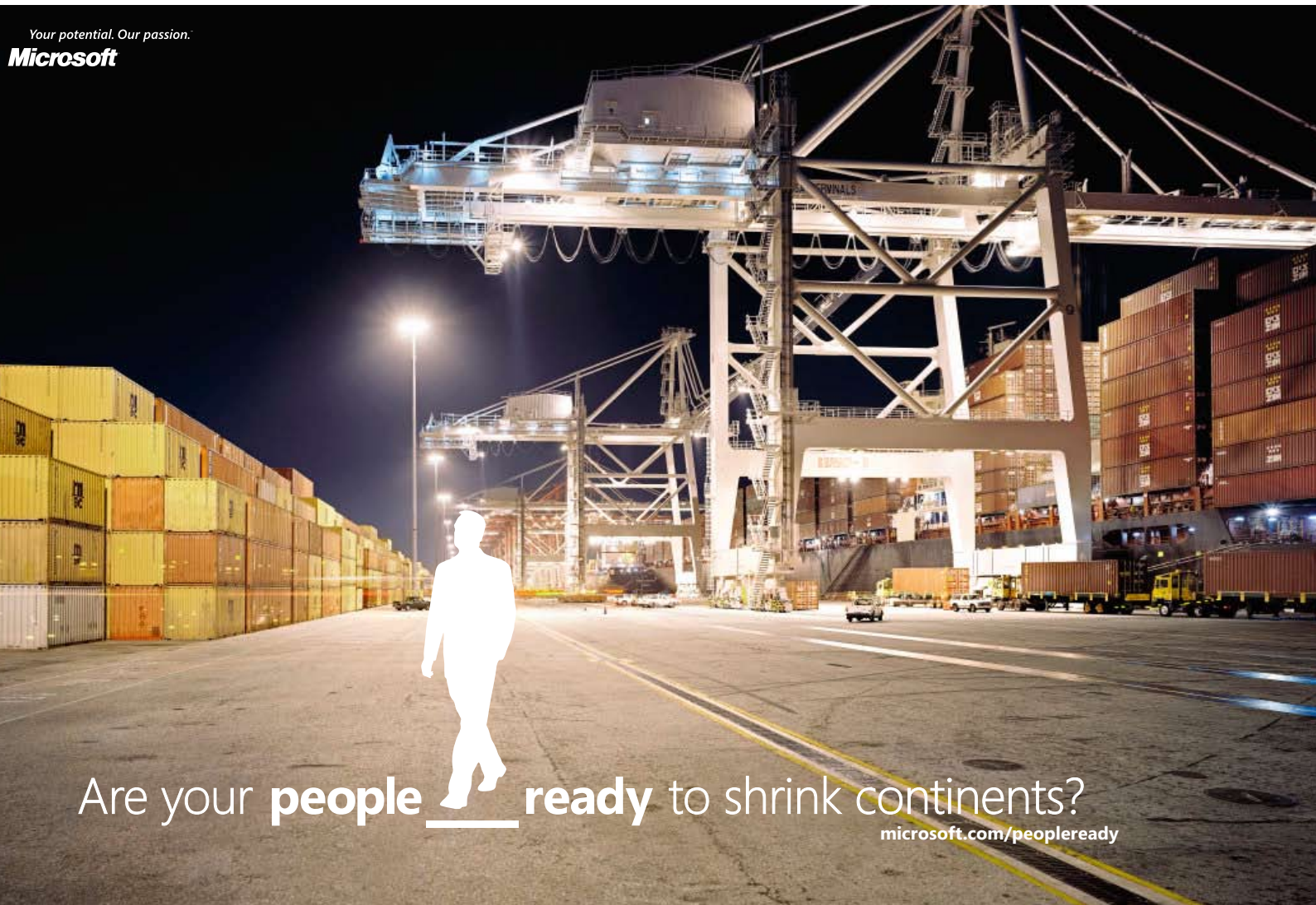
Un traitement douanier asymétrique

Il est toutefois important de déterminer si la présomption légale fait référence au territoire de la zone franche ou simplement aux marchandises qui s'y trouvent.

- Dans le premier cas, par exemple en Egypte, en Malaisie, en Turquie, aux Emirats Arabes Unis, et dans le Port franc de Trieste, les frontières de ces zones franches coïncident avec les frontières douanières même si l'autorité douanière n'est pas compétente dans la zone franche. La vérification des documents et les contrôles physiques ne peuvent être réalisés qu'au point d'entrée ou de sortie de ces zones.
- Dans le deuxième cas, c'est l'inverse. Les zones franches sont considérées comme étant des territoires étrangers pour ce qui est des droits et taxes. C'est le cas pour les Etats membres de l'Union européenne. Les zones franches de l'UE font partie du territoire douanier de la Communauté européenne qui bénéficie d'un régime de simplification mais pas d'une exclusion de l'application des lois douanières communautaires. Les contrôles douaniers sont autorisés non seulement aux frontières, mais également au sein de la zone et les informations concernant les stocks doivent être conservées sous un format approuvé par la douane pour toutes les activités relatives au stockage, au perfectionnement, à la vente ou à l'achat dans la zone. Par ailleurs, une autorisation fournie par l'autorité douanière est nécessaire non seulement pour la création d'une zone franche, mais également pour toute activité industrielle, commerciale ou de services, y compris pour la construction des bâtiments à l'intérieur de la zone. En outre, l'autorité douanière peut

Your potential. Our passion.

Microsoft



Are your **people** ready to shrink continents?

microsoft.com/peopleready



imposer des délais spécifiques pour l'entreposage de certaines marchandises relevant de la Politique agricole commune (PAC), ainsi que certaines interdictions ou restrictions sur les activités des zones franches.

Besoin d'équilibre

Malgré les asymétries dans le traitement douanier des zones franches de par le monde, le défi actuel pour les douanes s'agissant des zones franches consiste à pouvoir remplir ses fonctions sans porter préjudice à la libre circulation des marchandises et en permettant à ces zones franches de travailler avec un maximum d'efficacité.

La recherche de l'excellence et de la modernisation est actuellement une des principales priorités de la douane dans le monde afin de sécuriser et de faciliter le commerce mondial et de réduire le nombre de litiges avec les entreprises et les particuliers. De tels litiges surviennent fréquemment dans les zones franches lorsque les fonctionnaires des douanes prennent la décision d'immobiliser les marchandises sans avoir rassemblé un faisceau de preuves suffisant quant à la matérialisation d'une infraction (par exemple l'affaire CITES de 2004 concernant le bois de ramin d'Indonésie – voir ci-dessous).

La douane doit s'assurer de la légalité des activités à l'intérieur de ces zones franches tout en essayant de trouver un juste

équilibre entre la nécessité d'une sécurité accrue et les préoccupations légitimes des utilisateurs. La réalisation d'audits de gestion des opérateurs de la zone, l'utilisation des moyens informatiques disponibles pour l'analyse des données et des systèmes ainsi que la réalisation de contrôles physiques des marchandises sur base d'une analyse de risque devraient permettre d'assurer un meilleur équilibre entre les préoccupations de chacun.

Une stratégie progressiste consisterait à promouvoir une forte coordination et coopération entre les autorités des zones franches et les services des douanes, ainsi qu'avec les autres entités telles que la police des frontières, les garde-côtes et les autorités sanitaires. Dans les zones franches, les rôles et responsabilités de l'autorité de la zone franche et du service des douanes, ne sont pas diamétralement opposés puisque liés par un objectif commun consistant à fournir aux utilisateurs des zones franches les meilleures conditions pour leurs activités commerciales tout en respectant la réglementation en vigueur notamment dans le domaine de la sécurité et de la lutte contre la criminalité.

En savoir +
ftrampus@hotmail.com

L'auteure est Directeure de l'Administration et des relations internationales de l'Autorité portuaire de Trieste en Italie.

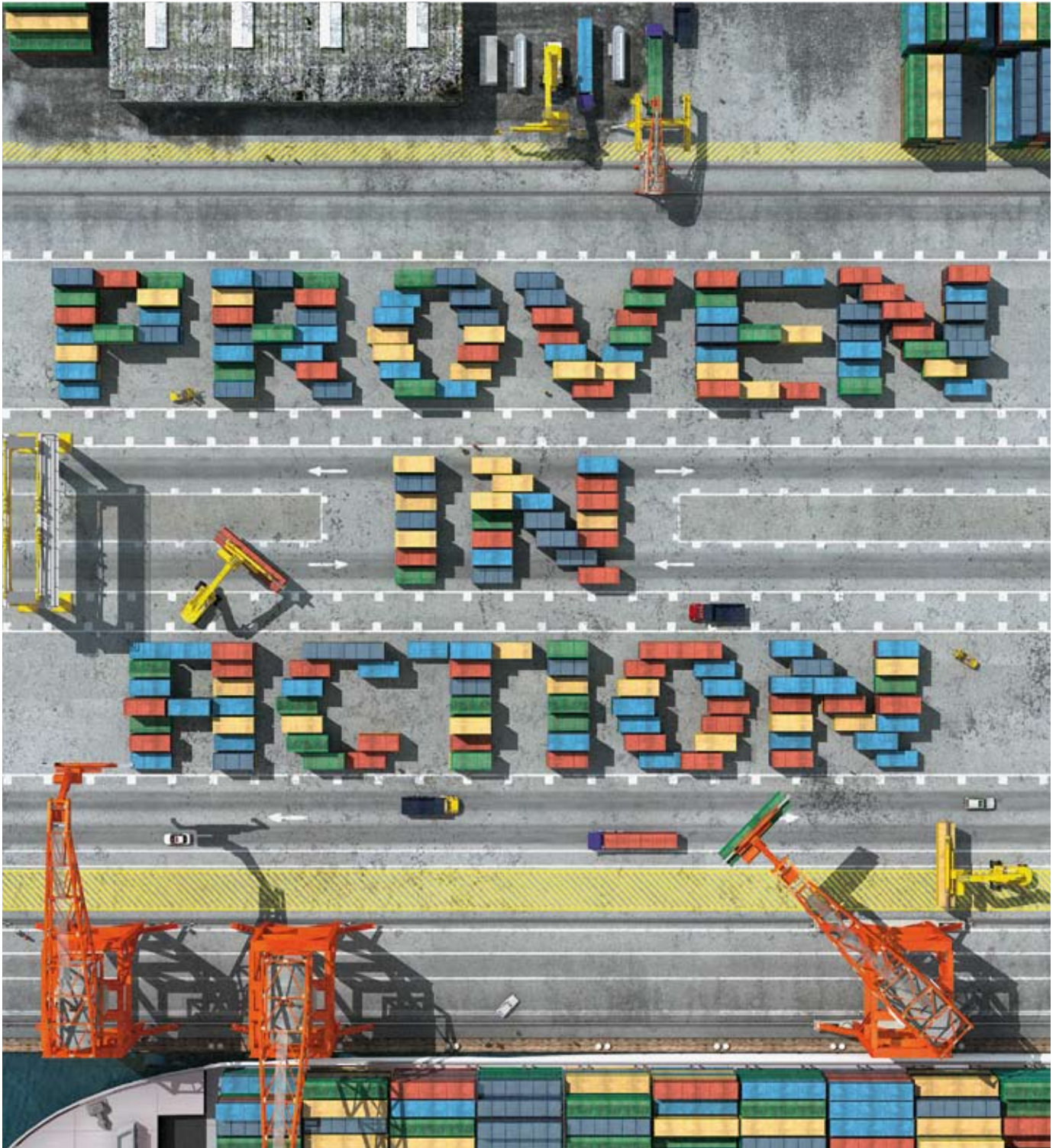
L'affaire du bois de Ramin de Malaisie

Le bois de ramin est inscrit depuis août 2001 à l'Annexe III de la Convention sur le commerce international de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES). Il peut faire l'objet d'échanges commerciaux mais doit être accompagné d'un permis d'exportation/d'un certificat d'origine.

En février 2004, les autorités portuaires de Johor en Malaisie sont intervenues pour saisir un envoi de bois de ramin scié en phase de transbordement via la Zone franche de Pasir Gudang. Le Conseil d'administration de l'industrie du bois de Malaisie (The Malaysian Timber Industry Board (MTIB)), ainsi que l'Organe de gestion CITES pour les espèces de bois, ont constaté que la marchandise n'était pas accompagnée d'un permis d'exportation indonésien.

Il est apparu que les autorités malaises n'avaient pas le droit de confisquer la marchandise et de la détruire. La Johor Port Berhad (JPB), qui est la société qui a été désignée pour gérer le port privatisé de Johor, est régie par la Loi sur les Zones franches (FTZ Act) et les restrictions imposées par la Liste I de l'Arrêté douanier. La disposition sur les importations de 1998 indique quels sont les articles prohibés qui ne peuvent pas faire l'objet d'échanges commerciaux ou être entreposés dans une zone franche. Il s'agit principalement d'armes à feu, de matériel pornographique, etc. Pour l'instant, le ramin ne figure pas sur cette liste d'articles prohibés.

Les lois nationales malaises qui couvrent les zones franches ne permettent pas la confiscation ou la destruction de marchandises qui ne figurent pas dans la liste des prohibitions des zones franches. Ainsi, les autorités portuaires malaises sont légalement tenues de permettre un transit et un passage fluide par les zones franches, qui sont considérées d'un point de vue légal comme hors du territoire de la Malaisie. Dès lors le ramin et les autres types de bois qui transitent via la zone franche ne se trouvent pas techniquement sur le territoire malais – ils n'ont pas traversé la frontière malaise, mais sont transbordés vers d'autres destinations.



SINGLE WINDOW FROM SGS

Single Window programmes. Easy to get excited about – tough to implement. SGS has a proven solution. Find out more and see real case-studies, visit www.sgs.com/singlewindow

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

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS



© Parlement européen

Le Parlement européen se penche sur les règles et procédures d'importation et d'exportation

Le Secrétaire général de l'OMD, Michel Danet, a participé, le 19 décembre dernier à une « mini-audition » de la Commission du commerce international du Parlement européen sur le thème « Des règles et procédures efficaces d'importation et d'exportation au service de la politique commerciale ».

Organisée à l'initiative du député européen français Jean-Pierre Audy (groupe PPE), cette manifestation avait pour but de recueillir les avis d'un certain nombre d'experts de premier plan dans la perspective d'un rapport d'initiative du Parlement européen sur ce sujet.

Jean-Philippe Lacroix, Président du groupe de travail sur la législation douanière de BUSINESSEUROPE, a commencé par présenter le point de vue des milieux d'affaires européens sur les règles et procédures d'importation et d'exportation de l'UE. Il a notamment mis l'accent sur les obstacles considérables pour le commerce qui peuvent résulter de règles et procédures inefficaces et rappelé le soutien actif qu'apporte son organisation aux négociations sur la facilitation du commerce dans le cadre de l'OMC. Au niveau européen, des progrès significatifs ont été accomplis ces dernières années ou sont en cours de réalisation (douane sans papier, statut d'opérateur économique autorisé) mais des efforts restent à faire, notamment en matière d'harmonisation et pour s'opposer à une dérive sécuritaire préoccupante.

Richard Eglin, Directeur au Secrétariat de l'OMC, chargé notamment des négociations sur la facilitation du commerce, a rappelé l'origine de ces négociations, leurs enjeux économiques considérables - compte tenu des coûts très élevés liés aux formalités d'importation et d'exportation dans certains pays -, et les progrès enregistrés depuis leur lancement officiel en 2004. Pour peu que des efforts suffisants d'aide technique et au renforcement des capacités soient consentis au bénéfice des pays en voie de développement, les chances d'aboutir sont réelles. Le sort de ces négociations reste toutefois suspendu à celui des autres sujets du Cycle de Doha, dans le cadre de l'« engagement unique ».

Après avoir expliqué comment les systèmes douaniers dans le monde peuvent se catégoriser grossièrement en fonction de la priorité qu'ils accordent à telle ou telle des trois grandes missions - fiscale, économique et sécuritaire - de la douane, Michel Danet a rappelé comment la plupart des grandes initiatives internationales engagées ces dernières années, notamment dans le cadre de l'OMD, ont visé à assurer un juste équilibre entre les intérêts essentiels dont les administrations nationales ont la charge et ceux des opérateurs économiques. Il a cependant déploré que les progrès réels accomplis à cet égard soient aujourd'hui remis en question par une nouvelle vague de mesures sécuritaires dans certains pays Membres.

Robert Verrue, Directeur de la DG Fiscalité et Union douanière de la Commission européenne, a décrit la douane européenne comme un « convoi en mouvement » et s'est employé à dresser la liste des principales réformes récemment accomplies ou en cours de réalisation dans les domaines de la sécurisation des échanges, de la compétitivité (modernisation, simplification et informatisation) et des règles d'origine préférentielle. Il a aussi mis l'accent sur l'implication active de l'UE dans un certain nombre de négociations internationales et sur l'importance que la Commission attache à une bonne coopération entre les administrations des Etats membres dans la mise en œuvre de la réglementation douanière ainsi qu'aux intérêts des opérateurs économiques.

Le rapporteur de la commission du commerce international, Jean-Pierre Audy, a remercié les intervenants pour la très haute qualité de leurs contributions. Il a souligné à quel point ces dernières avaient confirmé l'importance primordiale des règles et procédures d'importation et d'exportation pour le commerce international et lui seraient utiles dans la préparation de son rapport. ●

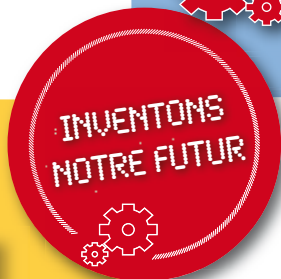
En savoir +

christine.kyst@europarl.europa.eu



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Gestion intégrée des frontières : les TI sont-elles essentielles ?



Inscrivez-vous dès maintenant !

... connecter toutes les parties opérant à la frontière entre elles de la manière la plus efficace



- **Explorez** les nouvelles interactions que les technologies de l'information génèrent entre douane et autres autorités à la frontière.
- **Examinez** le dispositif de gestion intégrée des frontières et appréciez l'apport d'outils TI modernes sur son efficacité.
- **Analysez** les normes internationales existantes et leur importance fondamentale dans la gestion des frontières en ce 21^{ème} Siècle.
- **Anticipez** les évolutions futures et identifiez l'influence qu'elles pourraient avoir sur la douane.

Cette Conférence/Exposition est l'évènement idéal pour débattre des TI, pour assister à des démonstrations, et pour rencontrer partenaires et futurs associés.

**Participez au débat sur ces questions fondamentales
Trouvons ensemble les solutions**

A l'invitation de



Lieu

Séoul, République de Corée

Date

23 - 25 avril 2008

Sponsor principal



SAMSUNG SDS

Pour en savoir plus :
<http://events.wcoomd.org>
event@wcoomd.org

Sponsors Platine



Sponsors Or



Booz | Allen | Hamilton

Sponsors Argent



Conclusions de la Commission de politique générale



Michel Danet, Secrétaire général, Tapani Erling, Président du Conseil, Bolat Zhamishev, Ministre des Finances de la République du Kazakhstan

La 58^{ème} session de la Commission de politique générale (CPG) s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) du 6 au 7 décembre 2007.

Les principaux points abordés ont porté sur :

- le Code de conduite pour l'élection du prochain Secrétaire général
- la sécurité et la facilitation des échanges et l'incidence du « Safe Port Act » (100% de contrôles) des Etats-Unis sur les travaux de l'OMD
- la lutte contre la contrefaçon et la piraterie
- la douane du XXI^{ème} siècle
- la demande d'adhésion de la Palestine
- le renforcement des capacités douanières
- les négociations à l'OMC
- les accords commerciaux régionaux

La Commission de politique générale a préparé et approuvé le Code de conduite qui régit les prochaines élections pour le poste de Secrétaire général (ce Code est disponible sur le site Internet des Membres de l'OMD). Le Président du Comité d'Audit assurera le suivi de l'application de ce Code et fera rapport à la Commission de politique générale et au Conseil en juin 2008 à cet effet.

La Commission de politique générale a examiné les travaux du Groupe de travail SAFE ainsi que l'incidence du « Safe Port Act » (100% de contrôles) des Etats-Unis sur les travaux de l'OMD. Une

résolution conjointe de la Commission de politique générale et du Groupe consultatif du secteur privé relative au Cadre de normes SAFE de l'OMD et aux exigences légales des Etats-Unis prévoyant le contrôle à 100% des conteneurs à l'exportation a été adoptée. Cette résolution (disponible sur le site Internet de l'OMD) a été adressée aux Comités compétents du Congrès sur la Sécurité du territoire des Etats-Unis. Le Groupe de travail SAFE qui se réunira en avril 2008 aura à traiter notamment des amendements à apporter au Cadre de normes (un projet de document circulera parmi les membres du Groupe avant la réunion), de la procédure d'appel et de la reconnaissance mutuelle.

La Commission de politique générale a également pris note du rapport du Groupe de travail SECURE. Le Groupe va poursuivre son travail de rédaction du document SECURE afin de le compléter et d'arriver à une version définitive.

Des délégués ont signalé que dans bon nombre de pays la lutte contre les produits pirates et contrefaits relève de la compétence de nombreux services autres que la douane ; aussi la coopération entre tous ces acteurs est essentielle.

Concernant le point sur la Douane du XXI^{ème} siècle, la Commission de politique générale a convenu de la nécessité d'élaborer un document politique de haut niveau dans lequel les priorités stratégiques et le concept de la mission douanière seraient clairement définis. Les



discussions ont aussi porté sur la façon de procéder afin d'utiliser au mieux le document préparé dans cet objectif par le Groupe de rédaction. Il a été décidé, qu'un petit groupe de haut niveau constitué de Membres intéressés serait formé par la délégation Sud africaine à cette fin. Ce groupe se réunira aux alentours de la fin mars pour rédiger un document, sur la base des différents supports d'ores et déjà élaborés à ce sujet par des administrations membres et le Secrétariat.

La demande d'adhésion de la Palestine à l'OMD a été examinée par la Commission de politique générale. Tout en reconnaissant que la Palestine n'est pas un Etat et qu'en conséquence elle ne peut pas devenir Membre de l'OMD, les délégués ont estimé que le Secrétariat devait étudier la possibilité d'apporter une assistance technique aux douanes palestiniennes, suivre et surveiller les avancées réalisées en général dans le cadre du processus d'Annapolis concernant la Palestine.

La Commission de politique générale a pris note du rapport du Directeur du Renforcement des capacités et a pris acte du fait que le programme de renforcement des capacités (Programme Columbus) s'est développé d'une manière plus positive que prévu grâce à l'instauration d'une structure régionale pour le soutenir. En conséquence, il est évident qu'une expertise et des ressources supplémentaires sont nécessaires. Il est primordial de maintenir l'élan imprimé à ce programme qui est devenu l'une des principales orientations stratégiques de l'OMD et mérite donc tout le soutien possible.

La Commission de politique générale a pris note de la position concernant les négociations du cycle de Doha à l'OMC, s'agissant surtout de la facilitation des échanges. L'importance de la

participation de l'OMD aux réunions pertinentes à Genève a été soulignée, de même que la nécessité pour les Directeurs généraux des douanes d'être familiarisés avec les arguments développés par l'OMD sur la facilitation du commerce afin que ceux-ci puissent être portés à l'attention des équipes de négociation nationales impliquées à Genève.



Diplômes remis à des agents de la douane Kazakhe par Michel Danet et Kozy-Korpesh Karbuzov (Directeur général des douanes) à l'occasion du 16^{ème} anniversaire de la douane du Kazakhstan.

La Commission de politique générale a pris acte des travaux réalisés en matière d'accords commerciaux régionaux. Il s'agit d'une matière importante et complexe. Les règles d'origine préférentielles sont très difficiles à mettre en œuvre par les administrations douanières et dans le même temps, la façon dont elles

sont appliquées peut avoir un impact économique très important sur le commerce. Il est donc nécessaire que l'OMD continue à apporter son soutien aux administrations et d'informer le secteur privé des possibilités qui s'offrent en la matière.

Enfin, la Délégation argentine a proposé d'accueillir la 60^{ème} session de la Commission de politique générale à Buenos Aires en décembre 2008. ●





Esprit de partenariat et confiance, éléments essentiels pour une mise œuvre réussie du Cadre de normes SAFE



D'autres administrations douanières ont pu également présenter leur expérience nationale de sécurisation de la chaîne logistique.

« Etre ou ne pas être OEA ? », telle a été la question phare à laquelle ont tenté de répondre les intervenants du secteur privé : Quelle approche adopter face à un programme basé sur le volontariat ? Qui convaincre dans sa société et comment ? Quelles implications sur les opérations commerciales ? Quels bénéfices espérés ? Les attentes du secteur privé sont encore grandes : la plupart des représentants ont fait part de leur espoir dans la reconnaissance mutuelle, de la nécessité de développer un programme spécifique pour les petites et moyennes entreprises et de maintenir les bénéfices du statut d'OEA face au 100% scanning.

Permettre l'examen critique de la mise en œuvre du Cadre de normes SAFE en favorisant l'échange de vues entre représentants du secteur privé et du secteur public, tel était l'objectif du Forum mondial des douanes 2007 qui s'est tenu les 11 et 12 décembre 2007 à Bruxelles.

Les initiatives américaine (C-TPAT¹) et européenne (programme OEA²) en matière de sécurité ont été passées en revue, l'accent étant mis sur les caractéristiques et différences de chacun des programmes d'accréditation et sur le dialogue entre les deux continents en matière de reconnaissance mutuelle. La décision américaine d'imposer un contrôle à 100% des conteneurs à destination des Etats-Unis n'a pas manqué de soulever des questions, les intervenants s'interrogeant sur la cohérence d'un tel procédé avec la gestion du risque, pierre angulaire du Cadre de normes.

Le cas du Mexique, où les autorités ont tardé à développer leur propre programme alors que les entreprises mexicaines peuvent se faire accréditées CTPAT – pouvant dès lors se prévaloir d'avantages aux Etats-Unis mais pas dans leur propre pays – a révélé l'incidence du programme national américain sur ses partenaires commerciaux. Les entreprises mexicaines ont ainsi poussé leur gouvernement à mettre en place un programme national.

Enfin la question de la certification par un tiers a animé les débats suite à la présentation du Programme Pilote de Validation de Tierces Parties au C-TPAT lancé par les Etats-Unis en Chine. Ce pays n'acceptant pas que des douaniers américains conduisent des audits sur son territoire, les importateurs américains faisant venir la totalité ou la quasi totalité de leurs produits de Chine ont été autorisés à recourir volontairement à des Validateurs de Tierces Parties sélectionnés pour procéder à une validation sur site des pratiques en matière de sécurité de leurs chaînes d'approvisionnement internationales. Les certificateurs y ont rencontré quelque résistance, les entreprises ne leur faisant pas confiance. Certains intervenants ont toutefois fait remarquer que l'intervention de firmes privées pour certifier des opérateurs serait particulièrement utile aux douanes des pays en développement aux ressources limitées.

Organisé par l'OMD en partenariat avec la Trusted Trade Alliance, le forum aura permis de rapprocher les partenaires impliqués dans la sécurisation de la chaîne logistique, partenaires qui dans « cet élan sécuritaire » pourraient trouver une nouvelle occasion de développer un environnement commercial transparent et harmonisé. ●

1. C-TPAT : Customs-Trade Partnership against terrorism
2. OEA : Opérateur Economique Agréé

En savoir +
www.wcoomd.org

News, Analysis and Advice.

AmericanShipper.com offers you the same great services, plus more, in a format that you'll find easy to use, no matter where you are within our site:

- Easy-to-use navigation on every page.
- Dynamic menu gives you direct access to every aspect of the site.
- Multi-function search capability at the top of every page allows you to instantly search past news items and magazine archives with one easy click.
- Easy, free access to the latest copy of our monthly print journal in PDF format.
- Vendors Directory area allows vendors from the shipping and logistics industries to register searchable company information.
- Easy-to-use Subscriber Help for instant username and password retrieval.



Coopération et coordination, mots clés de la lutte anti-drogue



Remise de certificats récompensant l'équipe mixte Douane/Police du port de Guayaquil (Equateur)

Le calendrier a contraint le Secrétariat de l'OMD à célébrer la journée internationale de la douane le vendredi 25 janvier. Cette légère avance a permis d'insuffler l'esprit et le ton que le Secrétariat souhaitait pour cette journée au regard de l'importance du thème retenu : « la lutte contre le trafic illicite de drogues et de produits psychotropes ».

Les administrations douanières Membres ont quant à elles relayé ce message le 26 janvier en organisant des manifestations officielles nationales. L'édition du mois de juin 2008 d'OMD Actualités présentera en images quelques-unes d'entre elles.



Le Directeur de la police équatorienne remet le fanion de son institution à Michel Danet

A l'invitation du Secrétaire général, les Directeurs généraux des administrations douanières européennes et limitrophes de la Belgique, les Ambassadeurs et Attachés douanier en poste à Bruxelles, les partenaires institutionnels impliqués dans la lutte contre le trafic illicite de drogues et des produits psychotropes ; ONUDC, Interpol, Commission Européenne, Europol, OEDT, INCB... se sont rassemblés à l'OMD autour d'un programme mettant à l'honneur l'action des services opérationnels.

A cette occasion, l'équipe mixte Douane/Police du programme de contrôle des conteneurs des Nations Unies à Guayaquil (Equateur) a été récompensée pour les résultats exceptionnels obtenus en la matière (9,5 tonnes de cocaïne et 18 tonnes de précurseurs saisis en 2007) en présence du Directeur général des douanes d'Equateur, Santiago Leon Abad, et du Directeur des services anti-narcotiques équatoriens, le Colonel Marco Antonio Rivadeneira Machada.

Au cours de la cérémonie, le Secrétaire général a souligné l'importance de la coopération et de la coordination internationales et la nécessité de mettre en place une stratégie internationale concertée et intégrée impliquant tous les acteurs concernés. Ce message a été repris par le représentant de l'ONUDC, ainsi que par les autres intervenants.

Son Excellence l'Ambassadeur de la République du Kazakhstan à Bruxelles, Konstantin Zhigalov, a profité de l'occasion pour remettre de la part du Président de la République Kazakhe la décoration de « l'Ordre de l'amitié » à Michel Danet en reconnaissance de son indéfectible implication au service des administrations douanières.



S.E. l'Ambassadeur du Kazakhstan remet à Michel Danet la décoration Kazakhe de « l'Ordre de l'amitié »



Démonstration de recherche de produits stupéfiants dans des colis postaux



Afin de mieux sensibiliser les participants aux problèmes des stupéfiants, le Secrétariat avait organisé en collaboration avec les douanes belges une démonstration d'équipes cynophiles spécialisées dans la recherche des stupéfiants. Les trois chiens antidrogue ; Shadow, Sirius et Step, trois labradors noirs ont ravi la vedette et ont été applaudis avec enthousiasme par l'assemblée lorsqu'ils se sont livrés à une démonstration de découverte de produits stupéfiants dans des colis postaux.

Parallèlement, les participants ont pu profiter d'une exposition de produits stupéfiants et de moyens cachés ayant servis à dissimuler des drogues prêtés par les douanes

allemandes et belges, de différents stands présentant le nouveau module e-Learning sur les stupéfiants, les dernières applications du CEN, ainsi que d'une diffusion de vidéos portant sur des saisies de stupéfiants ou opérations menées contre les trafiquants de drogues.

Le thème de cette journée sera décliné tout au long de l'année 2008 en une série d'actions et d'événements organisés par le Secrétariat. ●

En savoir +
www.wcoomd.org



Une des équipes cynophiles récompensée

Relevons les défis !



Le 4^{ème} Congrès mondial sur la lutte contre la contrefaçon et la piraterie qui s'est tenu du 3 au 5 février 2008 à Dubaï (Emirats Arabes Unis) a remporté un vif succès. Plus de 1000 personnes y ont participé.



La prochaine édition du magazine fera le point sur cet événement mondial.

En savoir +

www.ccapcongress.net

www.wcoomd.org

L'Ambassadeur de Thaïlande en visite à l'OMD



S.E. M. Pisan Manawapat, Ambassadeur du Royaume de Thaïlande à Bruxelles, a pu se libérer malgré un emploi du temps chargé pour visiter le siège de l'OMD le 9 février 2008. L'Ambassadeur, accompagné d'une délégation de l'Ambassade de Thaïlande, a été informé du statut des négociations sur la facilitation des échanges de l'OMC et notamment du rôle joué par l'OMD pour s'assurer que les questions douanières, y compris le renforcement des capacités douanières continuent

à revêtir la même importance pour les négociateurs commerciaux à Genève. Il a également été fait référence aux instruments, outils et initiatives de l'OMD en matière de facilitation des échanges, ainsi qu'aux programmes sur la sécurité et la facilitation préconisés par l'Organisation.

En savoir +

communication@wcoomd.org



Célébration du 20^{ème} anniversaire du SH et de la 40^{ème} session de ce Comité

Le Conseil de coopération douanière (CCD) a vu le jour en même temps que la Nomenclature de Bruxelles et la Définition de la valeur de Bruxelles (BDV). Ces deux Conventions ont été les piliers de l'Organisation à ses débuts en 1952. Puis, le temps a passé, le commerce international s'est développé à un rythme soutenu et les missions douanières ont évolué. Simultanément, la demande d'utilisation de la nomenclature s'est intensifiée, non seulement de la part des douanes pour le recouvrement de recettes, mais aussi pour des raisons multiples liées à la dimension socio-économique. C'est ainsi que la Nomenclature de Bruxelles s'est transformée en Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH). Entré en vigueur en 1988, il sert de langage commun au monde du commerce.



Au fil des ans, la communauté internationale a admis l'importance des procédures douanières en tant que moteur du commerce. Par voie de conséquence, les négociateurs du GATT à Genève ont élaboré l'Accord sur l'évaluation en douane qui a remplacé la BDV. C'est ainsi que le SH est devenu le principal instrument de l'OMD. Il a été rejoint plus tard par la Convention de Kyoto révisée et le Cadre de normes SAFE.

Au milieu de tous ces changements qui ont bouleversé l'environnement douanier, le SH a réussi à s'adapter et

constitue donc une plate-forme pour le commerce international. Il est aujourd'hui question de chaîne logistique internationale mais l'usage approprié du SH s'inscrit dans les efforts déployés pour améliorer la sécurité et la facilitation des échanges mondiaux. Dans des domaines apparentés, l'ONU recommande l'utilisation du SH à des fins statistiques. De même, l'OMC insiste auprès de ses membres pour que la version la plus récente du SH soit mise en œuvre. La demande d'application uniforme du SH n'est pas limitée aux négociations commerciales mondiales mais touche aussi les arrangements commerciaux bilatéraux et régionaux.

Le SH fonctionne depuis plus de 20 ans et ses réussites sont indéniables. Toutefois, il est nécessaire que la communauté douanière internationale soit proactive et maintienne ses efforts notamment dans le domaine de l'application et de l'interprétation uniforme du SH, pour sauvegarder les bénéfices de ce succès et en générer d'autres.

Le 25 septembre 2007, au cours de la 40^{ème} session du Comité du SH, un hommage a été rendu à tous ceux qui ont imaginé le Système harmonisé il y a plus de 20 ans, qui ont ensuite apporté leur soutien à son développement et à sa mise en œuvre pratique. ●

En savoir +
www.wcoomd.org

CREATING A CLIMATE OF TRUST IN A WORLD OF UNCERTAINTY

SICPA Product Security
— Integrated solutions
for product authentication
and supply chain security



What we think about at night (and during the day!)



Crown Agents



Are you interested in the things that give us a buzz?

We are always looking out for world-class consultants to help design and implement leading-edge customs reform and modernisation programmes.

www.crownagents.com/customs

For further information please contact:

Maurice Campbell
or Vicki Turner

Tel: + 44 (0) 20 8643 3311
maurice.campbell@crowagents.co.uk
vicki.turner@crowagents.co.uk