



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Cap Vert : Étude sur le Temps Nécessaire pour la Mainlevée des Marchandises

Port de Praia



Mercator
Programme



RÉSUMÉ

A	AVANT-PROPOS	04
B	RÉCAPITULATIF	06
C	Liste d'abréviations	07
1.	INTRODUCTION	08
2.	OBJECTIFS	14
3.	MÉTHODOLOGIE	16
3.1	Phase 1 – Préparation de l'étude	19
3.1.1	Identification des participants à l'étude	19
3.1.2	Schématisme de la procédure de dédouanement	19
3.1.3	Définition de l'étude	21
3.2	Phase 2 – Collecte de données	23
3.3	Phase 3 – Analyse et traitement des données	23
4.	RÉSULTATS DE L'ÉTUDE	24
4.1	Résultats généraux	26
4.2	Résultats par intervenant	30
4.2.1	Douane	30
4.2.2	ENAPOR	31
4.2.3	Service d'inspection sanitaire (MAE)	32
4.2.4	Agents en douane	33
4.2.5	Police des finances	34
5.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	36
6.	ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'ÉTUDE	40
7.	ANNEXES	42

LISTE DES TABLEAUX ET DES GRAPHIQUES

Tableau 1	Taille de l'échantillon	18
Tableau 2	Contexte de La TRS	21
Tableau 3	Temps général nécessaire à la mainlevée des marchandises	26
Tableau 4	Temps nécessaire à chaque service de vérification	27
Tableau 5	Délai de chaque procédure	27
Tableau 6	Temps moyen pour chaque entité intervenant dans la procédure de dédouanement	28
Tableau 7	Temps moyen nécessaire à la douane	30
Tableau 8	Temps moyen nécessaire à ENAPOR	31
Tableau 9	Temps nécessaire au MAE	32
Tableau 10	Temps moyen nécessaire aux agents en douane	33
Tableau 11	Temps moyen nécessaire à la Police des finances	34
Graphique 1	Temps moyen par intervenant	28
Diagramme de flux 1	Diagramme de flux de la transaction douanière	20

A — AVANT-PROPOS

Jusqu'à tout récemment, les autorités douanières se concentraient sur les contrôles à 100 % afin d'assurer la maximisation du recouvrement des recettes et la protection des frontières nationales contre l'entrée de marchandises d'importation conditionnelle ou interdite ; en revanche, la célérité de l'environnement des affaires et du commerce international requièrent nécessairement une élimination des obstacles administratifs à la circulation de marchandises aux frontières, la simplification des procédures douanières, l'utilisation de nouvelles technologies lors des opérations douanières et la mise en œuvre de la gestion et de l'analyse des risques pour mieux orienter les contrôles.

L'incertitude quant au temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises empêche toute prévisibilité en la matière et ajoute des coûts superflus aux acteurs de la chaîne logistique, les obligeant à engager des ressources supplémentaires inutiles, en particulier les sociétés des pays en développement, qui se voient obligées de supporter quotidiennement des retards et incertitudes de cette nature.

L'inefficacité des procédures de dédouanement des marchandises ajoute également des coûts pour les autorités présentes aux frontières, étant donné l'absence de coordination entre ces dernières. Dans la pratique, la multiplicité des contrôles, le manque de confiance entre les institutions et les usagers, et l'accomplissement des nombreuses formalités, déphasées par rapport à la dynamique actuelle du commerce international, tendent même à retarder le recouvrement des recettes.

L'un des objectifs de la facilitation des échanges est la simplification de la documentation exigée dans le cadre de la mainlevée des marchandises et des procédures adoptées par les douanes et autres entités présentes aux frontières. Cette conception rejoint la volonté du gouvernement du Cap Vert, qui souhaite la mise en place d'une administration douanière qui offre des procédures simples, qui soit proche des usagers, réactive et promouvant, dans les limites de la légalité, l'élimination des obstacles bureaucratiques et la réduction effective des coûts pour les opérateurs économiques et le consommateur final.

Dans un tel contexte, les douanes et autres entités intervenant dans la procédure de dédouanement des marchandises ont réalisé pour la première fois une étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises au port de Praia, d'une part, pour identifier les obstacles et les contraintes inhérentes à la procédure, et d'autre part, pour évaluer l'efficacité de ces entités et émettre des recommandations permettant d'améliorer le service aux usagers.

Cette étude permettra également au Cap Vert de répondre aux exigences de l'Article 7.6 de l'accord sur la Facilitation des Echanges de l'Organisation Mondiale du Commerce, qui encourage les Membres à mesurer et à publier le temps moyen qui leur est nécessaire pour la mainlevée des marchandises, périodiquement et d'une manière uniforme, au moyen d'outils tels que, entre autres, l'Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Il convient de noter que cette étude n'a été possible que grâce à l'engagement des entités intervenant au port de Praia et à la précieuse contribution et expertise de l'OMD, que nous remercions sincèrement.

Guntar CAMPOS
DIRECTEUR GÉNÉRAL DES DOUANES

B — RÉCAPITULATIF

Les douanes et autres autorités intervenant dans la procédure de dédouanement des marchandises ont étudié le temps moyen nécessaire pour la mainlevée des marchandises au sein de l'administration des douanes de Praia, entre le 24 et le 30 juin 2016, suivant la méthodologie établie par l'OMD. Pour entreprendre l'étude sur la mainlevée au Port de Praia, le Cap Vert a établi un groupe de travail multisectoriel réunissant les parties prenantes suivantes:

- > les douanes ;
- > le Ministère de l'Agriculture et de l'Environnement (MAE) ;
- > ENAPOR ;
- > la Police des finances ;
- > les agents en douane et agents de dédouanement ;
- > les agences Maritimes.

Au cours de la phase initiale, le groupe de travail a déterminé la portée de l'étude et a défini toutes les étapes de la procédure de dédouanement des marchandises, en commençant par l'arrivée du navire, jusqu'à la mainlevée effective de la marchandise au port de Praia. Le Port de Praia est le premier port du pays tant en termes de volume et valeur de marchandises et s'est non seulement fait une place sur la scène internationale, mais constitue également le moteur du développement économique et social du pays en tant que porte d'entrée de sa capitale.

Les experts de l'OMD ont suivi et appuyé l'étude du début jusqu'à la fin dans le cadre du Projet de modernisation des administrations douanières de l'Afrique occidentale (MADAO).

C – LISTE D'ABRÉVIATIONS

AFE	Accord de facilitation des échanges
BCV	Banque du Cap Vert
BL	Connaissancement
CV	Cap Vert
DAU	Document administratif unique
DGD	Directeur général des douanes
DDU	Déclaration en douane unique
TRS	Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises
FCL	Conteneur complet
GUC	Guichet unique pour le commerce
IM 4	Importation pour mise à la consommation
INS	Institut national de la statistique
MAE	Ministère de l'Agriculture et de l'Environnement
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMD	Organisation mondiale des douanes
RÉF.	Référence
TCE	Titre de commerce extérieur

01 / INTRODUCTION



Le gouvernement du Cap Vert a mis en place plusieurs réformes dans le domaine des finances publiques, la collecte et la gestion des recettes représentant un axe d'intervention stratégique, prioritaire et essentiel à l'amélioration de l'environnement des affaires et au financement du développement du pays, deux aspects nécessaires au renforcement de la croissance économique et à la réduction de la pauvreté.

POUR Y PARVENIR, IL EST IMPÉRATIF DE CRÉER DES CONDITIONS :

- favorisant l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacité des efforts de recouvrement des droits de douanes et des impôts;
- facilitant le paiement des droits de douanes et accises, des impôts tout en favorisant le respect volontaire des normes douanières et fiscales;
- permettant de lutter efficacement contre la fraude et l'évasion fiscale.

Membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) depuis 2008, le Cap Vert suit les principes de cet accord d'adhésion. L'un d'entre eux vise la facilitation des échanges.

Suivant les termes de l'article 7.6 « mainlevée et dédouanement de marchandises » de la décision de la Conférence ministérielle du 7 décembre 2013 de l'Accord de Facilitation des Echanges (AFE), il a été décidé ce qui suit :

“Les Membres sont encouragés à mesurer et à publier le temps moyen qui leur est nécessaire pour la mainlevée des marchandises, périodiquement et d’une manière uniforme, au moyen d’outils tels que, entre autres, l’Étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée de l’Organisation mondiale des douanes (dénommée l’«OMD» dans le présent accord).”¹

“Les Membres sont encouragés à faire part au Comité de leurs expériences en matière de mesure des temps moyens nécessaires à la mainlevée, y compris les méthodes utilisées, les goulots d’étranglement identifiés, et toutes répercussions sur le plan de l’efficacité.”

¹ Chaque Membre pourra déterminer la portée et la méthode utilisée pour ce qui est de cette mesure du temps moyen nécessaire à la mainlevée en fonction de ses besoins et capacités.

C’est dans ce sens que l’OMD a élaboré de nombreux outils visant à faciliter le commerce, tels que la Convention de Kyoto révisée et l’étude sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises, autant d’instruments permettant de répondre aux besoins de ses membres et couvrant intégralement toutes les dispositions douanières convenues dans l’AFE de l’OMC.

SITUATION ÉCONOMIQUE DU PAYS

D’après les rapports de la Banque du Cap Vert (BCV) et de l’Institut national de la statistique, qui s’appuient sur les données nationales de 2016 (disponibles pour la période allant de janvier à novembre), le solde de la balance commerciale s’est détérioré de 7,7 %, un fléchissement induit par la performance des importations de biens, qui ont augmenté de 7,5 %, et des exportations de biens, qui ont diminué de 0,2 %, par rapport à 2015, sur la même période. Néanmoins, en octobre, les exportations et les importations ont respectivement diminué de 28,0 % et de 0,3 %, ce qui a fait baisser le solde de la balance commerciale de 3,1 %.

La performance des importations résulte surtout de l’augmentation des importations des biens d’équipement (50,2 %), notamment la machinerie, les moyens de transport et les combustibles (9,4 %), fondamentalement le fuel-oil, le gas-oil et le propane, le butane et le gaz naturel, ainsi que des importations de biens intermédiaires (- 12,1 %) notamment les produits transformés pour l’industrie alimentaire, les matériaux électriques et les importations de biens de consommation (1,9 %), tels que les produits alimentaires transformés.

Si l'on observe l'évolution du niveau des prix, l'inflation moyenne annuelle était de - 1,4 % en octobre, valeur inférieure de 0,1 point de pourcentage par rapport au mois précédent, et de 1,6 point de pourcentage, par rapport au mois d'octobre de l'année précédente. Le taux d'inflation était de - 1,3 % par rapport à l'année précédente, valeur supérieure de 0,1 point de pourcentage, par rapport au mois précédent. Ce résultat reflète l'augmentation des prix dans les catégories suivantes : accessoires, équipements domestiques et entretien courant du foyer, biens et services divers (+ 2,5 %), alcool et tabac (+ 1,1 %), chaussures (+ 2,3 %), hôtels, restaurants, et établissements similaires (+ 1,1 %), santé (+ 3,1 %), loisirs, récréation et culture (+ 3,0 %). En ce qui concerne les autres catégories de produits, une croissance annuelle négative a été observée au niveau des transports (- 2,8 %), des produits alimentaires et des boissons non alcoolisées (- 1,5 %) et des coûts liés au logement (eau, électricité, gaz et autres combustibles) (- 6,0 %).

Sans tenir compte des produits alimentaires non transformés et des combustibles (inflation sous-jacente ou inflation de base), le taux d'inflation était de - 0,3 %.

Quant au secteur monétaire², selon les données provisoires de la BCV, la masse monétaire a, en septembre 2016, diminué de 1,2 % par rapport au mois précédent, et augmenté de 8,8 % par rapport à l'année précédente, une évolution s'expliquant essentiellement par la tendance des avoirs extérieurs nets (- 2,1 % par rapport à septembre et 1,7 % par rapport à l'année précédente).

² Les données monétaires relatives au mois de novembre n'ont pas encore été publiées par la BCV

Les avoirs intérieurs nets³ ont enregistré une augmentation de 1,7 % par rapport à l'année précédente, mais ont diminué de 2,1 % par rapport à septembre. Le crédit intérieur net a diminué de 1,1 % par rapport à septembre et de 2,8 % par rapport à l'année précédente.

³ Les avoirs intérieurs nets comportent deux variables (crédit intérieur net et autres actifs nets). La variable des autres actifs a un impact inverse sur l'évolution des avoirs intérieurs à cause de son signe négatif (variable d'ajustement dans l'équilibre monétaire).

S'agissant du crédit à l'économie, on remarque, une évolution positive de 0,5 % par rapport à septembre, et de 4,4 % comparé à l'année précédente. Le crédit au secteur privé a quant à lui augmenté par rapport à septembre et à l'année précédente, respectivement de 0,6 % et de 4,0 %.

Les réserves extérieures nettes ont augmenté de 2,2 % par rapport à septembre, et de 28,3 % comparé à l'année précédente. La valeur des réserves au cours de la période étudiée atteint six mois d'importations de biens et de services pour 2016.

Selon le rapport Doing Business de la Banque mondiale, le Cap Vert occupe la 129^e place sur un total de 190 pays de l'Afrique subsaharienne, et a perdu deux points dans l'indice du commerce international, passant du 111^e au 113^e rang. L'indice du commerce international est déterminé sur base des délais et des coûts associés à la logistique des importations et des exportations de marchandises.

Le classement des économies d'après la facilité des échanges transfrontaliers est obtenu en triant les scores de distance de la frontière pour l'indicateur de commerce transfrontalier. Ces scores correspondent à la moyenne simple de l'ensemble des scores de distance de la frontière calculés pour les délais et les coûts de remise de la documentation exigée et de respect des procédures commerciales transfrontalières à l'exportation et à l'importation.

Normalement, les données sur le commerce international sont rassemblées au moyen d'un questionnaire envoyé à des spécialistes en logistique et en commerce international, tels que les agents en douane et les autorités douanières, portuaires et commerciales. L'un des aspects fondamentaux ressortant de cette enquête est le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises (TRS) aux frontières, qui affecte directement la position d'un pays dans le classement de Doing Business.

IMPORTANCE DE LA TRS

Les douanes et l'OMD jouent un rôle fondamental dans la facilitation des échanges légitimes, en établissant des protocoles et des accords internationaux, ainsi que des directives et des pratiques douanières harmonisées et simplifiées au possible. L'uniformisation à grande échelle des méthodes de travail dans le cadre de la facilitation des échanges est susceptible d'apporter des avantages pouvant être appliqués à l'échelle internationale, depuis la chaîne logistique jusqu'au consommateur.

La TRS permet de mesurer les principaux aspects de l'efficacité des procédures opérationnelles effectuées par les douanes et autres autorités régulatrices dans le cadre du traitement normalisé des importations, des exportations et du transit de marchandises. Elle cherche donc à évaluer avec précision les éléments du flux commercial, afin de pouvoir prendre et appliquer les décisions visant à améliorer cette performance.

L'utilisation de a été recommandée par certains membres de l'OMC, qui ont suggéré plusieurs sujets à débattre lors des négociations du Cycle de Doha.

Lors de ces négociations, certains membres de l'OMC ont également proposé l'obligation d'assurer la publication périodique du temps moyen d'autorisation de dédouanement des marchandises, qui sera évalué à l'aide de La TRS de l'OMD.

Avec l'aide des autorités susmentionnées et en collaboration avec les autres intervenants dans la procédure de dédouanement de marchandises, notamment ENAPOR, les agents en douane, les agences maritimes, le MAE (Service d'inspection sanitaire) et la Police des finances, l'administration des douanes du port de Praia a réalisé une TRS, un instrument et une méthode d'évaluation unique approuvée par l'OMD et permettant de mesurer la véritable efficacité des activités douanières, lesquelles influent directement sur la facilitation du commerce international.

Cette étude aide les services des douanes à respecter les exigences commerciales lorsque les opérateurs commerciaux ont besoin de planifier à l'avance la circulation transfrontalière de marchandises.

Nous considérons la présente étude comme un moyen de planification stratégique, visant à évaluer avec autant de précision que possible, et à l'aide du logiciel de l'OMD, le temps moyen nécessaire à chaque intervention réalisée entre l'arrivée et la mainlevée des marchandises, à savoir, déchargement, stockage, présentation de la déclaration en douane, inspection, autorisation de mainlevée et dépotage des conteneurs.



02 / OBJECTIFS



Les principaux objectifs de l'étude consistent à identifier les restrictions ou les goulots d'étranglement de la chaîne logistique et à apporter des recommandations visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité de la procédure de dédouanement de marchandises.  tant donné l'entrée en vigueur de l'AFE, l'étude attache également à faire en sorte que le Cap Vert soit en mesure de respecter les conditions établies à l'article 7.6 de l'AFE.

OBJECTIFS:

- Mesurer le temps moyen nécessaire pour la mainlevée des marchandises, depuis leur arrivée jusqu'à leur sortie du port.
- Mesurer les délais moyens nécessaires à chaque étape du processus de mainlevée des marchandises, notamment le temps nécessaire à la vérification de la documentation, aux inspections physiques, aux services de vérification et aux interventions d'autres agents.
- Mesurer le temps moyen requis chaque fois qu'un nouvel acteur est appelé à intervenir dans la procédure de mainlevée.
- Identifier les défaillances et les goulots d'étranglement de la procédure de mainlevée (y compris les tâches individuelles connexes).
- Identifier les obstacles entravant la procédure de mainlevée des marchandises.
- Suggérer des mesures correctives visant à réduire le temps nécessaire à la mainlevée des marchandises.

03 / MÉTHODOLOGIE



La TRS est un moyen de mesurer le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises et d'identifier les principaux obstacles entravant les procédures de dédouanement des marchandises en milieu commercial, et chercher comment les atténuer.

Cette étude a été réalisée au Port de Praia, sur des marchandises entrées par voie maritime, entre le 24 et le 30 juin 2016. Elle inclut toutes les procédures nécessaires au dédouanement de marchandises, depuis l'arrivée du navire jusqu'à la livraison de la marchandise à l'importateur, dans le port de déchargement ou dans l'entrepôt du consignataire.

Ont été impliqués dans cette étude, outre les autorités douanières, ENAPOR, la Police des finances, les courtiers/agents en douane, les agences maritimes, et le Service d'inspection du MAE.

Conformément au guide sur la TRS de l'OMD, la méthodologie utilisée dans notre étude était celle de l'échantillonnage. Au cours de l'étude, deux navires sont entrés au port de Praia en possession des contremarques 136/2016 et 140/2016. Sans tenir compte des conteneurs faisant partie des exclusions indiquées dans le tableau 2, l'ensemble de l'échantillon comportait les éléments suivants : 110 déclarations en douane unique (DDU), 128 connaissements, 16 manifestes et 222 conteneurs. Ont été échantillonnées aléatoirement, **63 DDU qui correspondent à 57,27 % du total de la population** (le pourcentage minimum d'échantillonnage recommandé par l'OMD est de 30 %), 81 connaissements (soit 63,23 % de la population), 14 manifestes (soit 87,50 % de la population) et 166 conteneurs, (soit 74,77 % du total de la population), tels que synthétisés dans le tableau 1 de la page suivante.

Tableau 1 – Taille de l'échantillon

TABLEAU RÉCAPITULATIF DE L'ÉCHANTILLONNAGE			
DESCRIPTION	ENSEMBLE DE LA POPULATION	ÉCHANTILLON	% ÉCHANTILLON / POPULATION
DDU	110	63	57,27%
RÉF. CONNAISSEMENT	128	81	63,28%
RÉF. MANIFESTE	16	14	87,50%
CONTENEURS	222	166	74,77%

Les échantillons ont été sélectionnés aléatoirement, selon les critères suivants : marchandises périssables, marchandises non périssables et marchandises en conteneurs. Il n'a pas été tenu compte des véhicules, des combustibles, des marchandises exonérées et des groupages (petites commandes). Les chargements sélectionnés relevaient du régime IM 4000 000, à savoir les expéditions pour mise à la consommation au titre du régime commun. Il s'agit de la première d'une série d'études englobant la totalité des marchandises à l'échelle nationale.

L'étude s'est appuyée à la fois sur des procédures manuelles et automatisées. S'agissant des douanes, pratiquement toutes les données ont été rassemblées dans le système douanier automatisé SYDONIA, lancé en septembre 2015, minimisant ainsi la marge d'erreur. D'autres agents intervenant dans le processus de dédouanement ont eu recours à des procédures manuelles et, dans certains cas, aux deux types de procédures à la fois.

L'organigramme I nous présente les procédures de dédouanement des marchandises, depuis l'avis de l'arrivée du navire jusqu'à l'autorisation de mainlevée du chargement.

LA TRS RELATIVE AU CHARGEMENT MARITIME PASSANT PAR LA DOUANE DU PORT DE PRAIA A ÉTÉ DIVISÉE EN TROIS PHASES :

- > Préparation de l'étude
- > Collecte de données
- > Analyse des données et conclusions

3.1 PHASE 1 – PRÉPARATION DE L'ÉTUDE

3.1.1 *Identification des participants à l'étude*

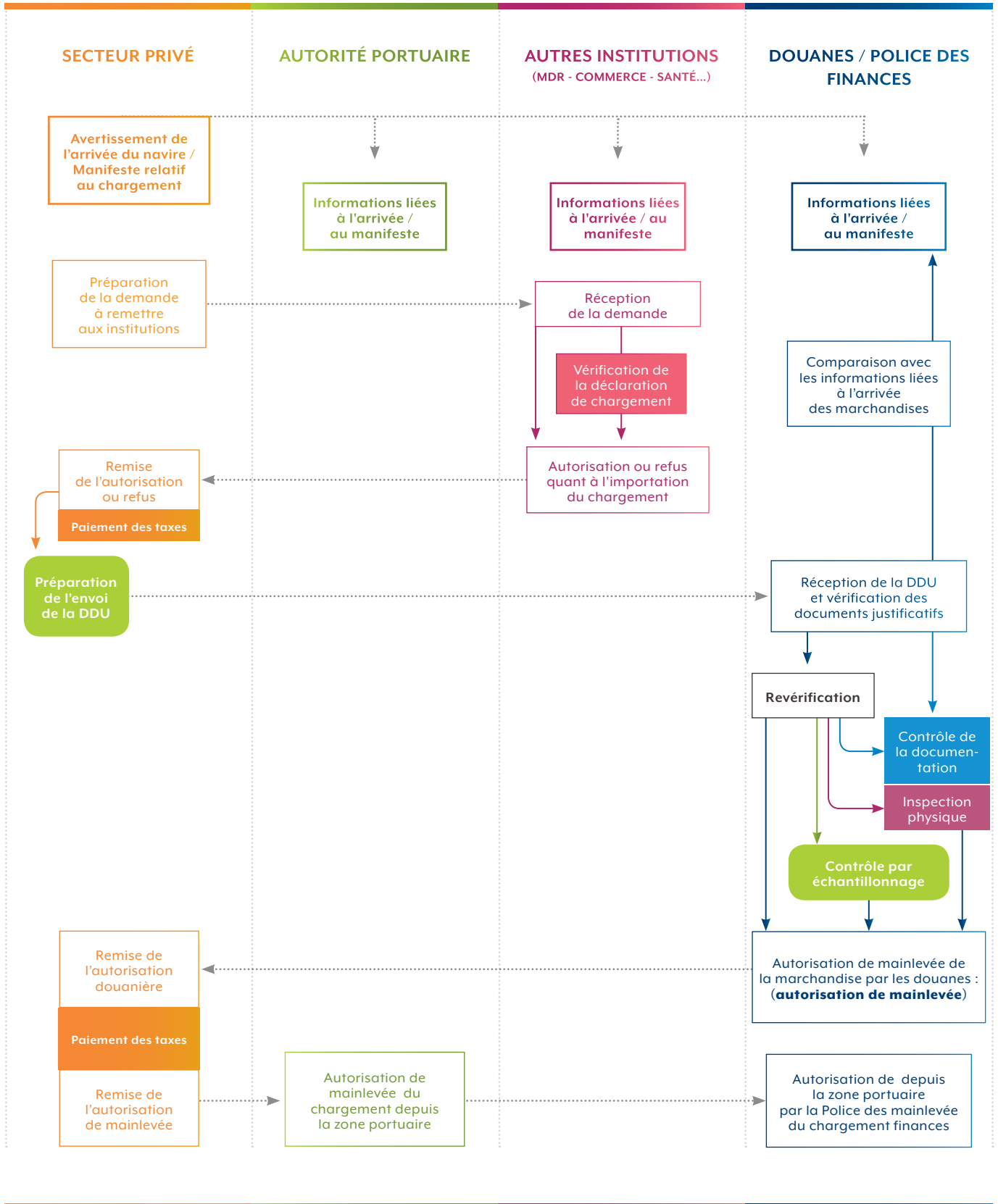
- Sensibilisation à l'importance de l'étude des intervenants dans la procédure de dédouanement (douaniers, agents en douane, ENAPOR, Service d'inspection sanitaire et Police des finances).
- Organisation de l'atelier national sur La TRS de l'OMD à Praia, du 28 septembre 2015 au 2 octobre 2015. L'OMD a mobilisé un de ses experts en la matière pour aider les participants à bien comprendre les objectifs de l'étude.
- Constitution et officialisation du groupe de travail le 26 octobre 2015, date de la première rencontre. Ce groupe se compose des représentants des douanes, d'ENAPOR, agents en douane, du Service d'inspection sanitaire du MAE.

3.1.2 *Schématisation de la procédure de dédouanement*

- L'organigramme ci-contre a permis au groupe de travail d'identifier en détail toutes les étapes de la procédure douanière ainsi que les agents intervenant à chacune d'entre elles, en faisant ressortir les étapes principales :

> Procédures précédant l'arrivée du navire

Diagramme de flux 1 – Diagramme de flux de la transaction douanière



3.1.3 Définition de l'étude

PARAMÈTRES DE L'ÉTUDE

L'une des principales décisions prises par le groupe de travail lors des différentes séances organisées dans le cadre de la phase préparatoire consistait à déterminer les paramètres de cette première étude portant sur les autorités douanières du Cap Vert, tels qu'établis dans le tableau 2.

Il s'agit d'une étude pilote ayant seulement trait à la douane de Praia, la plus importante du pays. Certaines catégories de marchandises ne sont pas reprises dans la présente étude et feront l'objet d'études ultérieures, dans la mesure où une procédure de mainlevée accélérée leur est déjà appliquée, comme c'est le cas des véhicules et des combustibles, dont le dédouanement relève d'un régime suspensif et s'effectue dans les entrepôts douaniers.

Tableau 2 – Contexte de La TRS

	MARCHANDISES PRISES EN COMPTE	MARCHANDISES NON PRISES EN COMPTE
TYPE DE MARCHANDISES	Périssables et non périssables	Véhicules et combustibles
LIEU DE DÉCHARGEMENT	Port de Praia	Autres ports
TYPE DE CHARGEMENT	Conteneurs complets	Conteneurs de groupage (petites commandes)
TYPE DE DÉCLARATION	IM 4000 000 et demandes de levée	Marchandises exonérées, transit
PARTICIPANTS	Douanes, Police des finances, ENAPOR, agences maritimes, Service d'inspection du MAE, agents agents en douane	

PLAN D'ACTION

Le plan initial, qui a par la suite été modifié, a été élaboré conformément aux recommandations de l'OMD. La période étudiée va du 24 au 30 juin 2016. Le groupe de travail a décidé d'avoir recours aux procédures automatisées dans le cadre de l'étude (collecte des informations par le biais du système SYDONIA World ainsi que par des procédures manuelles, notamment lorsque des participants ne travaillant pas au sein des douanes étaient concernés.

ÉLABORATION DE QUESTIONNAIRES

Le groupe de travail a décidé d'élaborer un questionnaire unique, à l'aide du logiciel de l'OMD, et a créé un compte au nom du Cap Vert. Les membres du groupe ont eu quelques difficultés à comprendre les procédures de la plateforme, au point de devoir apporter plusieurs amendements et de solliciter l'assistance de l'OMD à plusieurs reprises.

Les questionnaires ont été divisés en plusieurs sections en fonction des procédures douanières et des interventions respectives des différents agents, telles qu'indiquées ci-après :

- Les sections A et B contiennent les informations générales précédant et suivant l'arrivée des navires, notamment parce que le Code des douanes du Cap Vert, approuvé par le décret-loi royal 4/2010, indique à l'article 104 que le capitaine du navire devra transmettre, par voie électronique, au moins 72 heures avant la date prévue de l'arrivée du navire au pays, une copie intégrale du manifeste de chargement au bureau de douane du port d'entrée.
- La section C inclut des questions concernant le déchargement des marchandises, depuis l'amarrage du navire, en passant par la procédure de contrôle au scanner de tous les conteneurs, jusqu'au placement des marchandises dans l'entrepôt temporaire d'ENAPOR situé dans la « cité du fret ».
- Tel qu'indiqué dans le tableau 2 ci-dessus, notre étude tient également compte des marchandises périssables, et la Section D traite donc exclusivement des procédures concernant le Service d'inspection sanitaire du MAE.
- La Section E cible spécifiquement le traitement des déclarations en douane, une tâche impliquant la douane et les agents en douane. Elle analyse l'ensemble du processus relatif aux déclarations en douane, depuis l'enregistrement de la déclaration dans le programme SYDONIA World par les agents en douane, en passant par la vérification et le dédouanement, jusqu'au paiement des droits et autres taxes. Il convient de noter que ces procédures sont entièrement informatisées.

TEST PILOTE

Pour s'assurer de la validité des questionnaires et vérifier qu'ils ont été bien remplis par le personnel de toutes les parties concernées, le groupe a effectué un test pilote au cours de la semaine du 13 au 18 juin ; il a distribué le questionnaire à tous les membres du groupe afin qu'ils apprennent à leur personnel respectif comment les remplir, mais également dans un souci de sensibilisation à l'importance de La TRS.

Une fois le test pilote mené à bien, le groupe s'est réuni à nouveau pour parler des difficultés posées par le remplissage du questionnaire, ce qui l'a amené à revoir certaines questions.

Il convient de noter que lors de cette phase préparatoire, le groupe de travail s'est réuni à plus de six reprises ; un représentant de l'OMD a assisté à la plupart de ces réunions via Skype.

3.2 PHASE 2 – COLLECTE DE DONNÉES

- Les données ont été rassemblées au moyen des formulaires conçus et validés par les intervenants, en suivant le guide sur La TRS de l'OMD. Les informations automatisées proviennent du système SYDONIA World. Pour ce qui est des procédures manuelles, chaque participant s'est vu remettre des formulaires où inscrire les données nécessaires à l'étude, comme indiqué à l'annexe 2.
- Chaque membre du groupe s'est vu chargé de contribuer au remplissage des questionnaires pendant les sept jours de l'étude. Les représentants des douanes ont accompagné les autres intervenants dans leur tâche, l'automatisation de la partie relative aux douanes facilitant la collecte des informations pertinentes.
- Malheureusement, ENAPOR, qui est responsable de la logistique de l'ensemble de la circulation de marchandises dans le port de Praia, n'a que partiellement rempli les questionnaires, et nous avons donc dû nous rendre auprès des différents services de cette institution pour vérification et collecte des données manquantes. Une partie de la procédure étant informatisée, il a été possible de répondre aux questions principales. Le retard de plusieurs agents en douane nous a en outre obligés à réexaminer les procédures et à compléter les questionnaires ultérieurement.
- Une fois les informations extraites du système SYDONIA World et l'ensemble des questionnaires récupérés auprès d'ENAPOR, des agents en douane, des agents de dédouanement, des agences maritimes, de la Police des finances et du Service d'inspection sanitaire du MAE, les données ont été saisies dans la plateforme de l'OMD.

3.3 PHASE 3 – ANALYSE ET TRAITEMENT DES DONNÉES

Un rapport initial a été élaboré à partir des données qui ont été dûment téléchargées dans le système. Ce dernier est disponible sur la plateforme pour analyse postérieure, comme indiqué dans le point 4 - Résultats de l'étude.

Il a été décidé que l'étude porte sur le mois de juin, car c'est une période de trafic moyen s'agissant de l'arrivée des navires marchands, ce qui garantit une meilleure fiabilité des données. En revanche, cette période comprenait également un week-end, ce qui a affecté négativement l'étude.

04 / RÉSULTATS DE L'ÉTUDE



Le temps nécessaire à chaque étape de la procédure de dédouanement a été mesuré :

- Délai moyen entre l'amarrage du navire et la récupération des marchandises par les importateurs.
- Temps nécessaire à la vérification des déclarations en douane, depuis la présentation de la déclaration jusqu'à la revérification puis le dédouanement de la marchandise.
- Délai moyen entre l'arrivage des marchandises (amarrage du navire) et leur arrivée dans le parc à conteneurs à la cité du fret.
- Temps nécessaire au Service d'inspection sanitaire pour examiner les marchandises sujettes à ces procédures.
- Temps moyen nécessaire à la récupération des marchandises après délivrance de la mainlevée par la douane.

4.1 RÉSULTATS GÉNÉRAUX

Les résultats de l'étude (tableau 3) indiquent que le **temps moyen nécessaire au dédouanement de marchandises s'agissant de l'administration des douanes de Praia, depuis leur arrivée jusqu'à leur mainlevée, est de 6 jours, 19 heures et 16 minutes.**

Tableau 3 – Temps général nécessaire à la mainlevée des marchandises

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN	%
TOUS TYPES DE DÉCLARATION	2j 20h 50min	16j 22h 50min	6j 19h 37min	100%
DÉCLARATIONS ANTICIPÉES	2j 20h 50min	5j 19h 35min	4j 21h 55min	67%
DÉCLARATIONS STANDARD	4j 23h 7min	16j 22h 50min	10j 4h 38min	33%

- L'étude montre que 67 % des déclarations sont des décisions anticipées, dont le traitement prend en moyenne 4 jours, 21 heures et 55 minutes, alors que le traitement des déclarations standard, qui représentent 33 % de notre échantillon, prend en moyenne 10 jours, 4 heures et 38 minutes. Il convient de noter que 41 % des chargements enregistrés avant l'arrivée des marchandises bénéficiaient déjà de l'autorisation de mainlevée délivrée par les douanes.
- Une autre analyse révèle que le temps minimum nécessaire au traitement des chargements avant l'arrivée du navire est seulement de 2 jours 20 heures et 50 minutes, et que la récupération des marchandises n'a pu être effectuée uniquement parce que le navire est arrivé pendant le week-end, les services n'étant ouverts que du lundi au vendredi, de 8 heures à 16 heures. Le point 1 des recommandations propose une solution à ce problème.

Tableau 4 – Temps nécessaire à chaque service de vérification

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN	% DE TOUTES LES DÉCLARATIONS
TOUS TYPES DE DÉCLARATION	2j 20h 50min	16j 22h 50min	6j 19h 37min	100%
CANAL VERT	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	0%
CANAL JAUNE	2j 17h 25min	16j 17h 20min	6j 4h 47min	93,6%
CANAL ROUGE	2j 18h 10min	11j 22h 20min	7j 8h 15min	6,3%

- L'étude montre qu'aucune déclaration n'a été traitée par le canal vert, qui n'est pas encore tout à fait opérationnel, car les procédures connexes de gestion et d'analyse de risques n'ont pas encore été dûment mises en œuvre.
- Le tableau 4 ci-dessus montre que la majorité des déclarations, soit 93,6 %, ont été reversées au **canal jaune**, pour lequel le délai minimum de traitement est de **2 jours et 17 heures**, alors que le délai moyen nécessaire au traitement de toutes les déclarations est de **6 jours et 4 heures**.
- Le délai nécessaire pour les déclarations reversées dans le **canal rouge** est plus long (**7 jours et 8 heures**) étant donné que les marchandises sont sujettes à des inspections physiques. Ce type d'inspection prend en moyenne près d'une heure. Les délais observés pour le canal rouge sont notamment expliqués par les difficultés liées au déplacement des marchandises au sein du port et au niveau de réactivité des courtiers/agents en douane vis-à-vis des notifications douanières. Le rapport donnera plus de détails sur ces éléments dans les sections suivantes.

Tableau 5 – Délai de chaque procédure

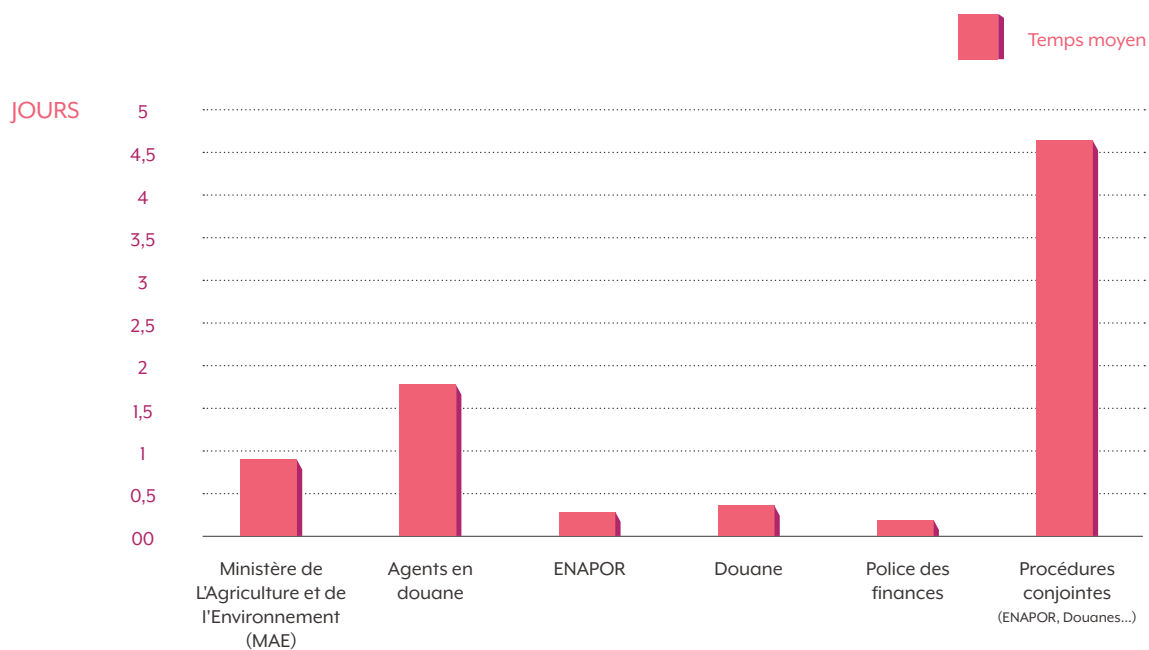
	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
TOUS TYPES DE DÉCLARATION	2j 20h 50min	16j 22h 50min	6j 19h 37min
1. AMARRAGE - VÉRIFICATION	2j 16h 33min	9j 20h 34min	4j 16h 30min
2. VÉRIFICATION - ENTREPÔT	0j 0h 7min	0j 0h 36min	0j 0h 18min
3. ENTREPÔT - MAINLEVÉE	0j 0h 2min	9j 5h 33min	1j 13h 40min

- La majeure partie du temps nécessaire au dédouanement est consacrée à la vérification des marchandises, une procédure effectuée par la douane et ENAPOR, comme expliqué au point 1 de l'analyse du tableau 6 ci-dessous.

Tableau 6 – Temps moyen pour chaque entité intervenant dans la procédure de dédouanement

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
TOUS TYPES DE DÉCLARATION	2j 20h 50min	16j 22h 50min	6j 19h 37min
MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ENVIRONNEMENT	0j 0h 3min	1j 4h 15min	0j 21h 51min
AGENTS EN DOUANE	0j 0h 38min	7j 12h 28min	1j 18h 58min
ENAPOR	0j 0h 10min	3j 4h 54min	0j 6h 40min
DOUANES	0j 0h 45min	2j 3h 32min	0j 7h 24min
POLICE DES FINANCES	0j 0h 0min	1j 23h 55min	0j 5h 2min
PROCÉDURES CONJOINTES (ENAPOR, Douanes...)	2j 16h 33min	9j 20h 34min	4j 16h 30min

Graphique 1 – Temps moyen par intervenant



L'analyse des procédures par intervenant donne les résultats suivants :

- 1** L'étude a démontré que le délai entre l'arrivée des marchandises et leur contrôle au scanner **est relativement élevé**, avec **une moyenne de 4 jours, 16 heures et 30 minutes**, le délai minimum enregistré étant de 2 jours, 16 heures et 33 minutes.

La procédure de contrôle au scanner des premiers conteneurs a été retardée de deux jours, alors que 41,27 % des déclarations anticipées bénéficiaient déjà d'une autorisation de mainlevée ou du régime de mise en libre pratique de la douane. Il s'agit d'une procédure effectuée à la fois par les ENAPOR et les services de douane. Les causes du retard incluent :

- a) Le manque d'application d'une gestion et l'analyse de risques efficace;
- b) La décision gouvernementale de faire passer l'intégralité des marchandises entrant dans le port au scanner. Les conteneurs sont déchargés des navires et restent à quai pendant plusieurs jours en attendant d'être contrôlés au scanner, puis transportés à la cité du fret, où se trouve le parc à conteneurs (entrepôt d'ENAPOR). Le scanner se trouve cependant à quelques mètres à peine de la zone de déchargement.
- c) ENAPOR n'est pas forcément suffisamment assez équipé pour transporter les marchandises du lieu de déchargement jusqu'au scanner et du scanner à l'entrepôt (cité du fret).
- d) Le scanner ne fonctionne que du lundi au vendredi de 08h00 à 16h00.

Les solutions proposées pour surmonter les obstacles susmentionnés sont indiquées au point 1 de la section sur les recommandations du présent rapport.

- 2** L'étude a également démontré que le délai entre les procédures de vérification et de révérification des déclarations en douanes est en moyenne d'un jour ouvrable (c'est-à-dire 7 heures et 24 minutes). Ceci peut être considéré comme excessif sachant que seulement 1,57% des procédures de révérification ont conclu à un résultat différent du processus de vérification. Cette double procédure est en outre inutile dans certaines situations, parce qu'il y a duplication de services. Dans le cadre de notre étude, le Vérificateur est intervenu dans seulement 1,57 % des cas. En vue d'améliorer cette procédure et de faciliter la mainlevée des marchandises, nous formulons donc les recommandations pertinentes reprises au point 2 de la section sur les recommandations du présent rapport.

- 3** L'intervention du Service d'inspection sanitaire (MAE), qui est chargé de délivrer un certificat phytosanitaire, prend en moyenne 5 jours, 18 heures et 42 minutes, un délai calculé à compter de l'analyse des documents, avant l'arrivée des marchandises. La délivrance du certificat ne se fait qu'à l'issue de l'inspection physique des marchandises.

Cependant, bien que le délai moyen soit élevé, le retrait des marchandises n'en est pas directement perturbé, car le service émet un certificat provisoire donnant suite à la déclaration en douane.

4.2 RÉSULTATS PAR INTERVENANT

Les données rassemblées durant la période d'étude, grâce au questionnaire, ont permis de calculer, à l'aide du logiciel de l'OMD, non seulement le délai moyen entre l'arrivée des marchandises et leur mainlevée, mais également le temps moyen requis à chaque étape des procédures de dédouanement et le délai d'intervention des différents agents.

4.2.1 Douane

Le lancement de SYDONIA World a permis d'automatiser entièrement les procédures douanières et de réduire ainsi considérablement leur délai d'exécution, qui doit encore être amélioré.

Tableau 7 – Temps moyen nécessaire à la douane

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
1. ENREGISTREMENT - VÉRIFICATION	0j 0h 7Min	3j 17h 35Min	0j 12h 36Min
2. VÉRIFICATION – NOTIFICATION	0j 0h 1Min	2j 0h 13Min	0j 2h 52Min
3. RÉPONSE – REVÉRIFICATION	0j 2h 51Min	0j 20h 7Min	0j 14h 6Min
4. DÉBUT – FIN DE CONTRÔLE AU SCANNER	0j 0h 1Min	0j 0h 12Min	0j 0h 3Min

- Les résultats de l'étude indiqués dans le tableau ci-dessus montrent, qu'en moyenne, la première vérification d'une déclaration prend 12 heures et 36 minutes. Ce délai élevé tient directement au fait que les agents en douanes et les agents de dédouanement enregistrent les déclarations en dehors des heures de travail et pendant les week-ends, tandis que la douane traite les déclarations uniquement entre 8 heures et 16 heures, du lundi au vendredi. À titre d'exemple, le temps maximum enregistré au cours de l'étude est directement lié à l'enregistrement des déclarations pendant les week-ends.
- La procédure d'analyse d'images est très rapide et prend seulement 3 minutes. L'équipement de numérisation a la capacité de contrôler plusieurs conteneurs par heure.

4.2.2 ENAPOR

ENAPOR, l'entité chargée de la gestion du port et des entrepôts, intervient à plusieurs étapes de la procédure de dédouanement, depuis le déchargement des marchandises, en passant par la manipulation des conteneurs à contrôler au scanner et leur transport vers des entrepôts temporaires, jusqu'à leur remise aux destinataires.

Le tableau 8 ci-dessous indique en détail le temps moyen nécessaire aux interventions d'ENAPOR.

Tableau 8 – Temps moyen nécessaire à ENAPOR

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
1. DÉBUT - FIN DE TRANSPORT VERS LE PARC	0j 0h 7min	3j 17h 35min	0j 12h 36min
2. DÉBUT - FIN DE PAIEMENT DES FRAIS DE DÉCHARGEMENT	0j 0h 1min	2j 0h 13min	0j 2h 52min
3. FIN DE PAIEMENT - MAINLEVÉE DES MARCHANDISES	0j 2h 51min	0j 20h 7min	0j 14h 6min

- Le transport de marchandises du quai jusqu'au parc à conteneurs prend en moyenne 15 minutes, car une fois les marchandises passées au scanner, elles sont ensuite directement amenées vers l'entrepôt temporaire.
- Le temps nécessaire au paiement des frais de déchargement à ENAPOR est de 14 heures et 6 minutes, un délai pouvant être considéré comme excessif. lorsque les marchandises bénéficient déjà d'une autorisation de mainlevée.
- Le temps moyen nécessaire à la remise des marchandises est élevé, à savoir 1 jour et 22 heures. Ce délai élevé résulte directement du retard observé lors du passage du conteneur au scanner, comme nous l'avons déjà mentionné précédemment.

4.2.3 Service d'inspection sanitaire (MAE)

Le Service d'inspection sanitaire du MAE intervient dans la procédure de dédouanement lorsque des marchandises requièrent la délivrance d'un certificat phytosanitaire et zoosanitaire.

Tableau 9 – Temps nécessaire au MAE

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
1. DÉBUT - FIN DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE	0j 0h 0min	0j 0h 10min	0j 0h 4min
2. FIN DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE - PAIEMENT	0j 0h 1min	0j 0h 11min	0j 0h 4min
3. PAIEMENT - DEMANDE D'INSPECTION	0j 0h 0min	6j 21h 57min	5j 9h 36min
4. DEMANDE D'INSPECTION - MAINLEVÉE DU CONTENEUR PAR ENAPOR	0j 0h 15min	0j 0h 39min	0j 0h 23min
5. MAINLEVÉE DU CONTENEUR PAR ENAPOR - DÉBUT DE L'INSPECTION PHYSIQUE	0j 0h 0min	0j 0h 30min	0j 0h 10min
6. DÉBUT - FIN DE L'INSPECTION PHYSIQUE	0j 0h 3min	0j 2h 5min	0j 0h 48min

- Le plus grand retard a été observé entre la procédure de paiement et la demande d'inspection, une étape qui prend **5 jours, 9 heures et 36 minutes**. Cette procédure commence avec la remise des documents exigés par ce service en passant par l'inspection physique des marchandises jusqu'à la délivrance des certificats.
- Le délai moyen entre le paiement et la demande d'inspection est élevé, car les opérateurs économiques remettent normalement les documents avant l'arrivée du navire, et la mesure du délai moyen de cette étape se fait à compter du début de la remise des documents jusqu'à la délivrance des certificats phytosanitaire et zoosanitaire, qui déclarent la marchandise propre à la consommation.
- La délivrance des certificats précités n'est possible qu'après l'arrivée du navire et à l'issue de l'inspection physique des marchandises.
- Dans certains cas, le service d'inspection émet un certificat provisoire, dans le seul but d'accélérer le traitement des déclarations, et l'inspection physique se fait ultérieurement, dans l'entrepôt du consignataire.

4.2.4 Agents en douane

L'intervention des agents en douane précède l'arrivée du navire, et débute avec la réception de certains documents, tels que les factures, qui leur permettent de demander un titre de commerce extérieur auprès de la Direction générale du Commerce.

Le tableau 10 nous permet de mesurer le temps nécessaire aux activités des agents en douane, qui commencent avec la réception de certains documents, jusqu'à six jours avant l'enregistrement de la déclaration, voire l'arrivée même du navire.

Tableau 10 – Temps moyen nécessaire aux agents en douane

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
1. DOCUMENTS DE L'IMPORTATEUR – ENREGISTREMENT DE LA DDU	0j 1h 8min	8j 4h 38min	2j 4h 32min
2. NOTIFICATION - RÉPONSE (SERVICE JAUNE)	0j 0h 3min	9j 0h 32min	1j 11h 4min
3. NOTIFICATION - RÉPONSE (SERVICE ROUGE)	0j 1h 35min	10j 18h 0min	3j 15h 28min
4. DÉDOUANEMENT - PAIEMENT	0j 0h 23min	8j 20h 1min	1j 13h 31min
5. PAIEMENT - IMPRESSION DE L'ORDONNANCE DE MAINLEVÉE	0j 0h 0min	0j 19h 11min	0j 2h 13min

- Le délai moyen entre la notification au déclarant et la réponse correspondante concernant les déclarations adressées au canal jaune est de **1 jour, 11 heures et 4 minutes** et de **3 jours, 15 heures et 28 minutes** s'agissant de celles adressées au canal rouge.
- Le temps moyen nécessaire à la préparation de l'autorisation de dédouanement par les agents en douane, une fois qu'ils disposent de tous les documents requis, est de **2 jours, 4 heures et 32 minutes**.
- Cette analyse dégage un aspect important : les agents en douane prennent en moyenne trois jours pour répondre à une notification et mettre en place des conditions propices à l'inspection physique des marchandises adressées au canal rouge.

4.2.5 Police des finances

L'intervention de la Police des finances concerne directement les autres services, notamment l'administration des douanes et ENAPOR, car elle autorise et supervise la remise des marchandises

Tableau II – Temps moyen nécessaire à la Police des finances

	TEMPS MIN.	TEMPS MAX.	TEMPS MOYEN
1. DÉDOUANEMENT - SUPERVISION (PORT)	0j 0h 0min	1j 1h 20min	0j 2h 50min
2. DEMANDE - INTERVENTION (ENTREPÔT DU CONSIGNATAIRE)	0j 0h 0min	2j 22h 30min	0j 7h 15min

- L'étude révèle que, pour ce qui est du dépotage des conteneurs à l'entrepôt du consignataire, le délai moyen entre la demande et l'intervention de la Police des finances est de 7 heures et 15 minutes, et qu'entre le paiement à ENAPOR des frais y afférents et la supervision du dépotage des conteneurs au port, le délai moyen est de 2 heures et 50 minutes.
- Le dépotage des conteneurs au port est plus rapide étant donné la disponibilité immédiate du personnel chargé de superviser la procédure.



05 / CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS



1 L'étude a démontré la nécessité de réduire le délai entre l'arrivée des marchandises et leur passage au scanner. À cette fin, plusieurs recommandations visant à éliminer les facteurs retardant cette procédure ont été formulées par toutes les parties prenantes concernées :

- Améliorer la capacité d'analyse et de gestion des risques de l'Administration douanière afin de veiller à ce que les déclarations d'importateurs conformes aux exigences douanières soient adressées au canal vert par le biais de SYDONIA World, sans avoir à être contrôlées au scanner. Cette mesure demandera en outre au gouvernement de lever l'obligation de passer au scanner l'intégralité des marchandises entrant dans le pays. À cette fin, il serait pertinent de demander l'aide de partenaires internationaux et de développement, tels que le Fonds monétaire international (AFRITAC II) et l'OMD.
- Encourager et/ou aider ENAPOR à acquérir des équipements supplémentaires permettant le transport de marchandises de la zone de déchargement jusqu'au scanner et du scanner à l'entrepôt (cité du fret) ;
- Étendre les horaires d'opération du scanner ; celui-ci est actuellement en service de 08 h 00 à 16 h 00, du lundi au vendredi, mais devrait pouvoir être utilisé de 08 h 00 à 17 h 00, du lundi au vendredi. Il faudrait aussi permettre l'utilisation du scanner les samedis, de 08 h 00 à 13 h 00, ce qui exigerait des intervenants dans la procédure de dédouanement qu'ils travaillent durant ces horaires.

2 L'étude a également démontré que le délai entre les procédures de vérification et de revérification pouvait être réduit, étant donné que seulement 1,57 % du total de l'échantillon étudié présente une divergence entre les résultats de la vérification et ceux de la revérification. Cette seconde étape peut donc être considérée comme superflue dans la plupart des cas et devrait alors être le plus souvent éliminée. Nos recommandations en la matière sont les suivantes :

- Limiter la procédure de revérification des déclarations aux marchandises fortement taxées ou générant des recettes importantes, comme les boissons alcoolisées, les véhicules, le tabac, les combustibles/le gaz. Nous recommandons également de maintenir le contrôle aléatoire d'autres déclarations ;
- Une grande partie de l'équipe de revérification actuelle pourrait être réaffectée au service de contrôle a posteriori.

Cette mesure permettrait l'utilisation efficace et effective des ressources humaines et réduirait le délai entre la vérification et la validation des déclarations. Le fait de réduire les contrôles basés sur des transactions pour des contrôles basés sur des systèmes est reconnu comme une bonne pratique à l'échelle internationale.

Afin que cette transition se fasse sans encombre et que les services douaniers soient dûment préparés pour ce changement d'organisation, tous les vérificateurs devraient bénéficier d'une formation intensive en matière de contrôle a posteriori et domaines connexes.

En outre, afin de limiter la possibilité de pratiques incorrectes de la part des agents de la douane, une rotation régulière (tous les 6 mois) des agents de première ligne postés au port est recommandée, conformément aux recommandations de la Déclaration d'Arusha.

3 L'étude a également mis en exergue la nécessité de réduire le délai entre la validation de la déclaration et le paiement des droits par les importateurs.

Pour faciliter ce paiement, il est recommandé ce qui suit :

- Permettre le paiement des déclarations au moyen de la délivrance d'une DDU, un nouveau document généré par le système SYDONIA World, qui permet à l'utilisateur de payer les déclarations dans n'importe quelle banque commerciale ;
- Élaborer et promouvoir des options alternatives de paiement électronique (virements, paiements par carte, paiements en ligne) ;

- > Encourager les agents en douane, les agents de dédouanement et les opérateurs économiques à effectuer les paiements plus rapidement une fois les déclarations approuvées ;
- > Encourager les agents en douane et les opérateurs économiques à répondre plus rapidement aux notifications issues par les autorités douanières.

4 L'étude a également démontré que le délai nécessaire à l'inspection sanitaire des marchandises pouvait également être amélioré. La recommandation en la matière est la suivante :

- > Prévoir la mise en place d'un guichet unique conformément aux recommandations de la CEE-ONU et aux orientations du recueil de l'OMD sur le Guichet Unique

5 Institutionnaliser La TRS avec la signature d'un mémorandum entre tous les intervenants dans la procédure de dédouanement, avec :

- > La formation de davantage de personnel à la méthodologie de La TRS ;
- > L'élaboration d'un système automatisé ou l'adaptation du système actuel pour pouvoir fournir les données requises dans la cadre de l'étude ;
- > La sensibilisation continue de toutes les parties prenantes concernées quant à la stratégie et l'importance de la réalisation de l'étude ;
- > La mise en œuvre des recommandations formulées dans le cadre de la présente étude afin d'évaluer les améliorations obtenues, d'identifier les problèmes qui persistent et ceux qui pourraient émerger.

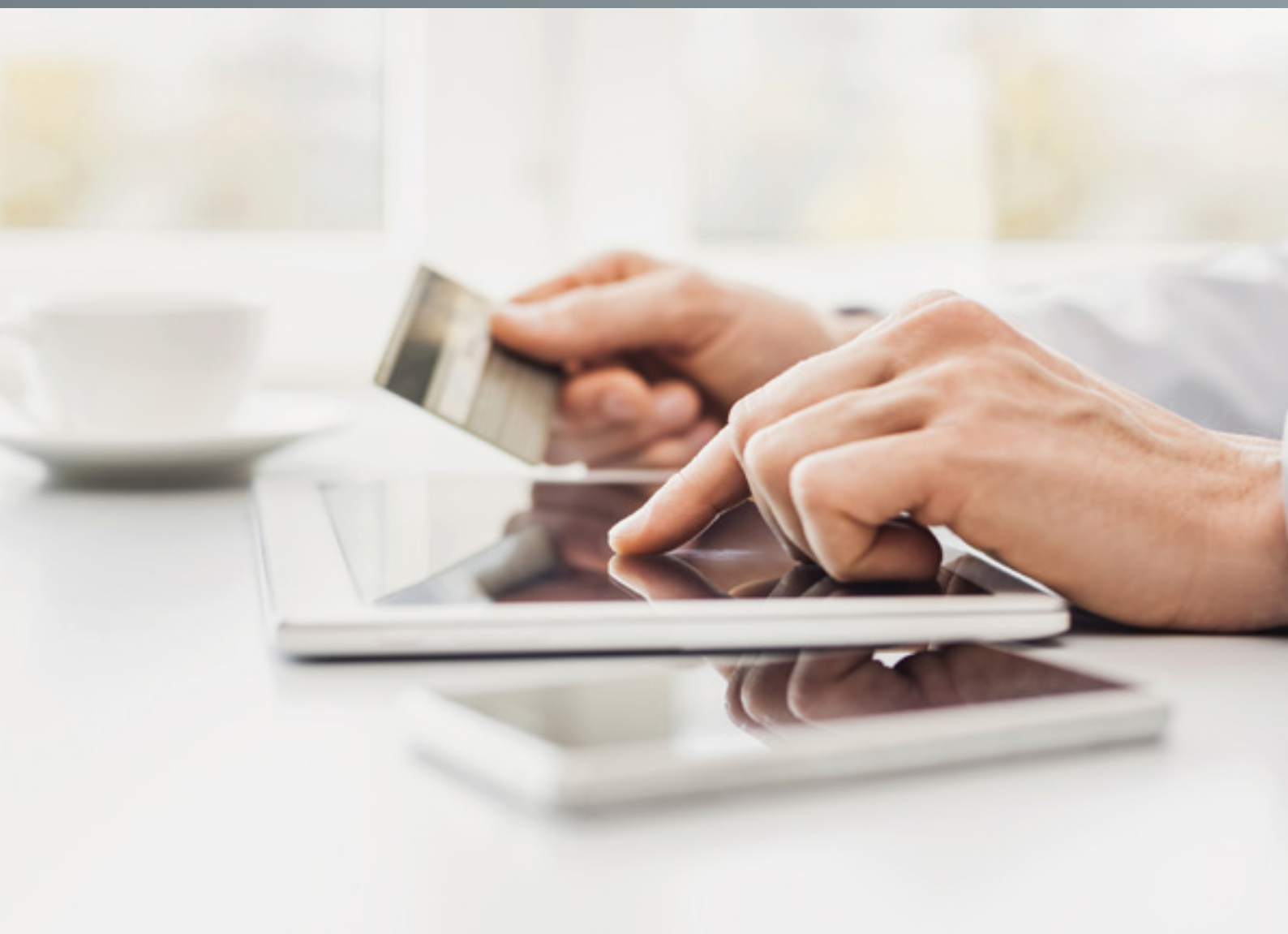
06 / ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE L'ÉTUDE



- La TRS est un outil essentiel au Cap Vert étant donné qu'il fournit à toutes les parties prenantes à la procédure de dédouanement la possibilité de mesurer leur performance et celle de leur pays en termes de facilitation des échanges. Il permet également d'identifier les goulets d'étranglement et d'émettre des recommandations visant à les éliminer pour améliorer la procédure de mainlevée des marchandises. Cette information est fondamentale pour le pays, car elle fournit au gouvernement et au secteur privé des recommandations claires en vue d'améliorer le positionnement du pays dans le classement Doing Business, qui porte sur la facilitation des échanges. Pour ce faire, les décideurs doivent encourager la mise en œuvre des recommandations.

- La TRS peut être considérée comme une initiative multisectorielle complexe, et les membres du groupe de travail de la TRS déjà établi doivent être prêts à travailler ensemble et à assumer leurs responsabilités, conformément aux plans d'action convenus.
- La TRS exige l'implication et l'engagement de toutes les parties concernées, et ce, tout au long de l'étude, depuis l'élaboration du plan jusqu'à la production du rapport final.

07 / ANNEXES



Annexe I – Liste des participants à la formation

NOM	INSTITUTION	E-MAIL
Edna Veiga	Administration des douanes	veiga_4@hotmail.com
Maria Celestina Pereira	Autorités douanières de Praia	maria.c.pereira@dgalff.gov.cv
Maria Jesus Costa	Administration des douanes	maria.j.costa@dgalff.gov.cv
Helena Évora	Autorités douanières de Praia	helen.evora@dnre.gov.cv
Jorge Humberto Andrade	Police des finances	jorge.h.andrade@pn.gov.cv
Maria José Lima	Délégation du Ministère du développement rural	maria.j.lima@mdr.gov.cv
Ibaltino da Cruz	ENAPOR	ibaltino.cruz@enapor.cv
Neusa Pereira Tavares	Administration des douanes	neusa.p.tavares@dgalff.gov.cv
Marco Aurélio Évora Semedo Lopes	ENAPOR	marco.lopes@enapor.cv
César Augusto Semedo Lopes	Délégation du MDR	cesar.lopes@mdr.gov.cv
Gladis Cruz	Agents en douane	glades.cruz@adcruz-lda.com
Carlos Luiz Modesto	Agents en douane	carlospmo@cvtelecom.cv
Adilson Mascarenhas	Autorités douanières de Praia	adilson.mascarenhas@dnre.gov.cv
Bernardino Barbosa	Agência Nacional de Viagens	
Brites Fernandes Correia	Agence Portmar	
Marco António Moreira	Agent de dédouanement - Adega	
Danielzinho Barbosa Amado	Agent de dédouanement - Calú & Ângela	

Annexe 2 – Formulaire

Section A – Informations générales					
1	Administration des douanes de Praia	<input type="checkbox"/> Autorités douanières			
2	Numéro d'identification fiscal de l'importateur				
3	Réf. du conteneur				
4	Réf. du connaissement				
5	Numéro du DAU				
6	Code de courtier				
Section B – Communication relative à l'arrivée du navire – agence maritime					
7	Avertissement de l'arrivée du navire	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
8	Délivrance et transmission de la contremarque	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
9	Transmission du manifeste	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Traitement du manifeste					
10	Saisie du manifeste dans SYNODIA	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
11	Validation du manifeste	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Section C – Arrivée du navire					
12	Amarrage du navire	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
13	Début de la visite à bord du navire	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
14	Fin de la visite à bord du navire	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
15	Permis de déchargement	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
16	Déchargement du conteneur	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
17	Vérification du connaissement	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
18	Début du contrôle au scanner du conteneur	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
19	Fin du contrôle au scanner / début du transport de marchandises	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
20	Fin du transport de marchandises vers le parc	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Section D – Ministère du Développement rural (MDR)					
21	Début de l'analyse des documents (en conformité)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
22	Fin de l'analyse des documents (en conformité)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
23	Paiement des frais d'inspection	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
24	Demande d'inspection	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
25	Demande de conteneurs soumise à ENAPOR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
26	Mainlevée du conteneur par ENAPOR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
27	Début de l'inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
28	Fin de l'inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
29	Délivrance du certificat sanitaire	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
30	Début de l'inspection physique (non-conformité)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
31	Fin de l'inspection physique (non-conformité)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
32	Rapport sur l'inspection physique (non-conformité)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes

Section E – Traitement de la déclaration en douane					
33	Début de la soumission de la documentation au courtier en douane	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
34	Fin de la soumission de la documentation au courtier en douane	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
35	Enregistrement et sélection de la déclaration dans SYDONIA	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
36	Service de traitement du DAU	<input type="checkbox"/> Vert	<input type="checkbox"/> Jaune	<input type="checkbox"/> Rouge	
Traitement du DAU - Service jaune					
37	Vérification de la documentation – DAU conforme	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
38	Notification / demande de documentation	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
39	Response à la notification	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
40	Demande / notification d'une inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
41	Élaboration d'un certificat de visite	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Traitement du DAU - Service rouge					
42	Vérification de la documentation	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
43	Demande / notification d'une inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
44	Response à la notification	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
45	Remise des marchandises (ENAPOR)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
46	Début de l'inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
47	Fin de l'inspection physique	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
48	Élaboration d'un certificat de visite	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
49	Revérification de la déclaration et règlement des taxes et droits	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
50	Paiement des taxes et droits	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
51	Délivrance d'un reçu automatique et d'une autorisation de mainlevée	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
52	Impression de l'autorisation de sortie	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Section F – Remise des marchandises					
53	Début du paiement des frais de déchargement (ENAPOR)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
54	Fin du paiement des frais de déchargement (ENAPOR)	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
55	Début du paiement des surestaries conteneurs	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
56	Fin du paiement des surestaries conteneurs	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
57	Autorisation de remise des marchandises	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
58	Dédouanement à ENAPOR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
59	Demande de conteneurs d'ENAPOR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
60	Mainlevée des marchandises par ENAPOR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
Dépotage des conteneurs au port					
61	Dédouanement à la Police des finances	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
62	Supervision de la Police des finances	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
63	Début du dépotage au port	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
64	Fin du dépotage au port	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes

Dépotage des conteneurs à destination					
65	Demande de mainlevée des conteneurs	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
66	Autorisation de mainlevée des conteneurs	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
67	Nomination du personnel douanier	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
68	Nomination du personnel de la Police des finances	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
69	Intervention du personnel douanier	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
70	Demande de personnel de la Police des finances	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
71	Intervention du personnel de la Police des finances	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
72	Intervention du personnel du MDR	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
73	Demande de pointeur	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
74	Intervention du pointeur	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
75	Début du dépotage à destination	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes
76	Fin du dépotage à destination	<input type="checkbox"/> Jours	<input type="checkbox"/> Mois	<input type="checkbox"/> Heures	<input type="checkbox"/> Minutes



Annexe 3 — Plan d'action

	ACTIVITIÉS	RESPONSABILITÉ	DÉLAI D'EXÉCUTION
1	Finaliser les questionnaires (30 mai)	Celeste et Neusa	30 mai 2016
2	Présenter le questionnaire aux membres du groupe de travail national sur la TRS et confirmer que les étapes incluses dans le questionnaire sont correctes (réunion). N.B. : Les dates du test pilote et de l'étude seront également annoncées ce jour-là.	Celeste et Neusa	1 ^{er} juin 2016
3	Intensifier la publicité. N.B. : Au cours de cette période, il conviendra d'informer tous ceux ayant pris connaissance du questionnaire de la manière de le remplir. Il ne faut pas oublier que le personnel douanier n'est pas le seul à devoir remplir ce questionnaire.	Tous les membres du groupe de travail	Du 3 au 7 juin 2016
4	Test pilote	Tous les membres du groupe de travail	Du 8 au 10 juin 2016
5	Évaluer l'efficacité du test pilote (réunion) N.B. : A cette étape, le groupe de travail devra discuter des principaux obstacles entravant la collecte de données pendant le test pilote. « Qui a rempli le questionnaire, qui ne l'a pas rempli et pourquoi ? » seront les questions à se poser afin que les éventuels problèmes puissent être résolus au cours de l'étude.	Tous les membres du groupe de travail	15 juin 2016
6	Période d'étude – Distribution des questionnaires N.B. : Pendant cette période, les membres du groupe doivent être présents sur plusieurs sites afin de s'assurer que les questionnaires sont correctement remplis. Les questionnaires doivent être distribués tout au long de cette période.	Tous les membres du groupe de travail	Du 20 au 25 juin 2016
7	Récupération des derniers questionnaires complétés N.B. : Il convient d'instaurer un point de récupération de tous les questionnaires aux fins d'examen ultérieur par le groupe de travail.	Dépend de l'endroit où se trouve le point de récupération	22 juillet 2016
8	Analyse des données et élaboration du rapport final (réunions régulières) N.B. : Pendant cette période, il convient d'analyser en profondeur les informations contenues dans les questionnaires, de saisir les données dans la plateforme de l'OMD consacrée à la TRS et de produire des rapports statistiques ainsi qu'un rapport final sur l'étude.	Tous les membres du groupe de travail	Du 27 juillet au 17 août 2016

Éditeur :

Organisation mondiale des douanes

Rue du Marché 30

B-1210 Bruxelles - Belgique

Tél. : +32 (0)2 209 92 11

Fax : +32 (0)2 209 92 62

www.wcoomd.org

Date de publication : Juin 2017

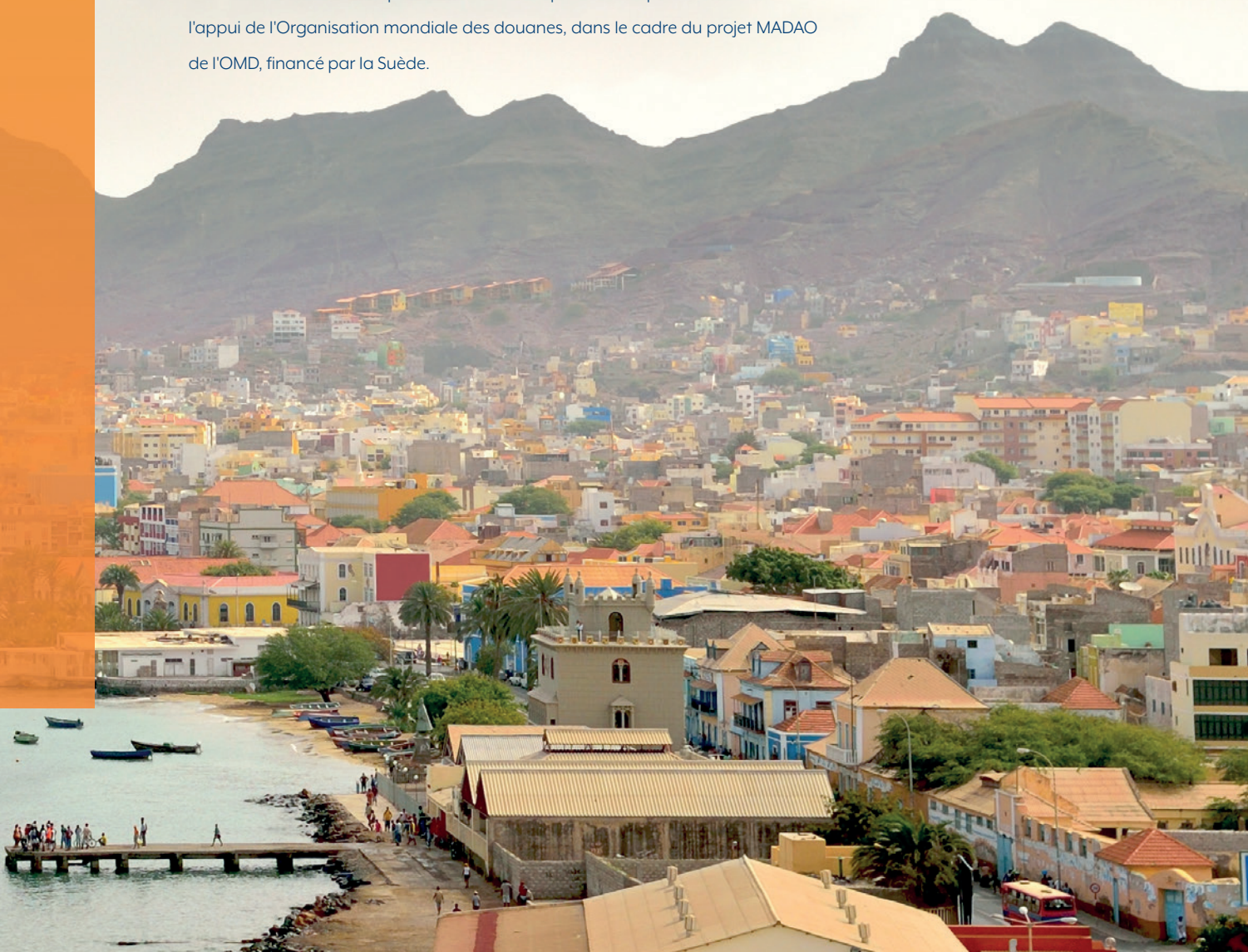
Copyright © 2017 Organisation mondiale des douanes

Tous droits réservés. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou

l'adaptation du présent document doit être adressée à copyright@wcoomd.org

D/2017/0448/12

Cette étude a été réalisée par la Douane du Cap Vert et ses partenaires avec l'appui de l'Organisation mondiale des douanes, dans le cadre du projet MADAO de l'OMD, financé par la Suède.





ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES



www.wcoomd.org