

Distr.: General
28 October 2014

Français seulement

**Inter-regional Expert Group Meeting
on the United Nations Development Accounts Project 1213AA -
Strengthening the capacities of developing countries
and countries with economies in transition
to facilitate legitimate border crossing,
regional cooperation and integration**

First session

Item 4 (b) of the provisional agenda

Regional sub-projects:

Economic and Social Commission for Western Asia

**Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs aux
échanges électroniques entre les douanes de deux pays
(C2C Transit)**

**Note transmise par Commission économique et sociale pour l'Asie
occidentale**

UNITED NATIONS

ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION

FOR WESTERN ASIA «UNESCWA»



**P.O. Box 11-8575, Riad el-Solh Square, Beriut,
Lebanon**

**Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs aux échanges
électroniques entre les douanes de deux pays (C2C Transit)**

Lotfi AYADI

Janvier 2014

Analyse des Gaps techniques et juridiques relatifs aux échanges électroniques entre les douanes de deux pays (C2C Transit)

Lotfi AYADI¹

Résumé

L'évolution des échanges à l'échelon mondial a nécessité la modernisation et l'harmonisation des procédures commerciales. Ainsi, la douane dont la principale mission est de contrôler les mouvements de marchandises, se trouve devant un grand défi celui d'accomplir ses tâches traditionnelles tout en accélérant la fluidité des échanges commerciaux internationaux.

L'objet de la présente étude est d'identifier un pays pilote pour l'échange des données électronique C2C parmi quatre pays présélectionnés à savoir la Tunisie, le Maroc, la Jordanie et le Liban. A cet effet, une analyse comparative concernant les lacunes juridiques et techniques a été opérée. Il a été constaté, pour les quatre pays, d'une part, l'absence d'obstacles juridiques aux échanges des données électroniques, et l'existence d'une infrastructure technique permettant ces échanges.

La Tunisie est recommandée comme pays pilote vu les différents atouts qu'elle présente que ce soit: (i) son arsenal juridique avant-gardiste : la signature électronique, le paiement électronique, les formalités anticipées; (ii) sa plateforme technique : le système informatique de dédouanement « SINDA », le guichet unique virtuel des formalités du commerce extérieur « TTN », ou encore (iii) ses expériences dans le domaine des échanges de données avec l'Europe : Déclaration Sureté Sécurité « DSS », les autoroutes de la mer.

¹ Lotfi AYADI consultant, ancien directeur à la douane.

Sommaire

Résumé :	2
Introduction	4
Méthodologie :	Error! Bookmark not defined.
1. Cadre juridique :	5
2. Cadre technique :	9
3. Données statistiques :	12
4. Analyse des risques lors du dédouanement :	14
4.1 Utilisation de système automatique d'analyse des risques :	14
4.2 Le niveau de la gestion des critères de risques.	14
4.3 Les facteurs de risque utilisés :	14
4.4 Les régimes concernés par l'analyse des risques :	14
4.5 La mise à jour des critères de risque :	15
5. Choix de la Tunisie comme pays pilote :	15
5.1 Intégration de la Tunisie dans l'économie mondiale	15
5.2 Les atouts du cadre juridique de la Tunisie :	16
5.3 Système Informatique de Dédouanement Automatisé «SINDA» :	17
5.4 Le guichet unique virtuel :	19
5.5 La liasse de transport.....	20
5.6 La dématérialisation	20
5.7 La coopération dans le domaine de facilitation du commerce et des échanges électroniques des donnés :	21
5.7.1 Déclaration Sécurité Sureté « DSS » ou « ENS ».....	21
5.7.2 Les autoroutes de la mer :	21
6. Les insuffisances de la Tunisie :	22
7. Conclusion :	23
8. Bibliographie	26
9. Annexes.....	27

1. Introduction

Pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, les nations développées et en voie de développement s'attèlent à intégrer leur économie au niveau régional, continental et mondial. Ainsi, la régionalisation économique est considérée comme une alternative surtout pour les pays en voie de développement, car ces derniers veulent établir un cadre multilatéral de principes et de règles pour des échanges dans des conditions de transparence et de libéralisation progressive. Le commerce international devient l'un des grands moteurs du développement et de la croissance économique, il permet de développer les richesses, accroître les revenus et réduire la pauvreté.

La facilitation des échanges et l'accélération du passage des marchandises à travers les frontières deviennent désormais parmi les principales missions des administrations des douanes. En effet, il s'agit de simplifier et d'uniformiser les procédures commerciales et douanières, ainsi qu'à diffuser les informations relatives aux importations et exportations de marchandises. Les réglementations commerciales doivent donc répondre aux besoins de l'activité économique qu'elles régissent.

Au nombre des problèmes rencontrés pendant

L'acheminement des marchandises rencontrent des problèmes résultant des exigences superflues ou excessives relatives aux données ou aux documents à fournir, le manque de transparence des douanes, l'absence de moyens de recours rapides, la durée des formalités douanières, le manque de coordination entre les bureaux de douane et les autres services d'inspection, entraînant ainsi, une perte de temps et d'argent considérable, en particulier dans les pays en développement.

Les organisations internationales telles que les Nations Unis, l'Organisation Mondiale du Commerce « OMC » et l'Organisation Mondiale des Douanes « OMD », ont placé la facilitation des échanges commerciaux comme une priorité. En effet, l'OMC a envisagé la facilitation des échanges comme thème de négociation multilatérale dans le but de moderniser et d'harmoniser les procédures commerciales en particulier dans les Pays en Développement et les Pays les Moins Avancés.

Dans son document « douane du 21^{ème} siècle », l'OMD a tracé une stratégie tendant à moderniser les différentes administrations douanières par l'adoption de nouveaux mécanismes et manières de procéder lors du dédouanement et des contrôles des marchandises aux frontières. Nous pouvons citer parmi les objectifs de l'OMD : « des systèmes interconnectés et des bases de données alignées permettant un échange électronique de données entre les administrations des douanes le plus tôt possible dans les mouvements internationaux de marchandises ».

De son côté l'Assemblée Générale des Nations Unies a approuvé le projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays à économie en transition visant à faciliter le passage des frontières légales, la coopération et l'intégration régionale. Dans ce contexte, la commission Economique et Sociale de l'Ouest de l'Asie (ESCWA) a lancé une étude pour choisir un pays pilote permettant d'assurer un échange sécurisé d'informations C2C relatifs aux marchandises en Transit.

Quatre pays de la région, la Tunisie la Jordanie le Liban et le Maroc, ont été présélectionnés pour faire l'objet de l'étude visant à déterminer et à analyser les Gaps juridiques et techniques relatifs aux échanges électroniques C2C.

Le résultat de cette étude déterminera le pays pilote de la région qui se chargera d'implémenter les échanges électroniques C2C sur le Transit.

La méthodologie adoptée pour la réalisation de cette étude s'est basée sur un questionnaire qui a été adressé aux quatre pays présélectionnés et sur une recherche documentaire aussi bien par les moyens traditionnels que par internet. En effet, et en premier lieu un questionnaire qui a été adressé aux quatre pays présélectionnés, ce questionnaire cherchait à identifier les gaps juridiques et techniques pouvant entraver les échanges électroniques des données douane / douane et à dégager les performances techniques et procédurales dans chaque pays. Il a constitué une occasion offerte aux administrations des douanes de ces pays pour exposer leurs points de vue et leurs positions vis-à-vis les obstacles éventuels qui pourraient entraver les échanges de données électronique « C2C ».

En second lieu une recherche documentaire a été menée aussi bien au niveau des textes juridiques et réglementaires et des différentes conventions internationales qu'au niveau des études et publications ayant un rapport avec le sujet traité. En fin des données statistiques ont été puisées du site Trade Map « The International Trade Centre (ITC) ».

2. Cadre juridique :

Devant de nouvelles exigences découlant des activités économiques du commerce international, aux missions initiales de surveillance des frontières, fiscale et financière, se sont ajoutées d'autres missions notamment économique, commerciale, de collaboration avec d'autres administrations, de coopération, de formation aux techniques modernes de gestion des activités douanières et récemment, de sécurité.

Ce qui a pour conséquence sur le plan juridique l'adaptation de la législation à ce nouvel environnement. Parmi les axes de cette adaptation figurent la simplification des

formalités liées au dédouanement, la création des procédures permettant de rapprocher les opérateurs économiques de l'Administration douanière telles que le dédouanement à domicile, l'octroi des régimes suspensifs dits "économiques" susceptibles de les placer dans des conditions favorables pour affronter la compétition internationale, l'harmonisation et l'uniformisation au plus haut degré des régimes douaniers, la conception et la vulgarisation d'un langage commun du commerce international et d'une éthique douanière.

Le rôle que joue la douane dans le développement des échanges internationaux prend de plus en plus d'importance surtout dans le cadre de la mondialisation et la libéralisation des échanges internationaux.

Dans un environnement mondial très concurrentiel, les échanges et les investissements internationaux se dirigent vers les sites qui offrent le plus d'efficacité, d'aide et de facilités et dans lequel les organisations internationales jouent un rôle très important. En effet, les quatre pays objet de l'étude sont membres de l'Organisation Mondiale des Douanes. Le Maroc, le Liban et la Tunisie sont membres de l'Organisation Mondiale du Commerce OMC.

Les quatre pays font aussi partie de la convention TIR². Cette convention a été conçue essentiellement pour faciliter au maximum le mouvement des marchandises sous scellés douaniers dans le cadre du transport international routier. Elle offre aux pays de transit la garantie requise pour couvrir les droits et taxes de douane exigibles. Elle vise à atteindre un juste équilibre entre les responsabilités des autorités douanières et celles de la communauté commerciale internationale.

La Jordanie, le Maroc et le Liban sont adhérents à la convention de Kyoto révisée³(CKR), cette convention permet de fournir un ensemble complet de procédures douanières visant à faciliter le commerce international légitime tout en réalisant des contrôles douaniers qui garantissent notamment la récupération éventuelle des recettes fiscales et douanières et la protection de la société. Elle porte sur les principes essentiels pour des régimes douaniers simplifiés et harmonisés : prévisibilité, transparence, application selon les procédures prévues, utilisation maximale de la technologie de l'information et recours aux techniques douanières modernes (par exemple, la gestion des risques, les renseignements préalables et le contrôle a posteriori). Le Maroc est aussi, signataire de la convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

En plus de cet arsenal juridique international les quatre pays disposent d'un grand éventail de lois nationales et de divers textes réglementaires qui régissent les formalités de

² Convention sur le Transport International Routier

³ Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers
« convention de Kyoto révisée »

commerce extérieur et les procédures de dédouanement. Le principal texte national dans ce contexte est le code des douanes. En Tunisie le code est promulgué par la loi n° 2008/34 du 2 Juin 2008, celui du Maroc par la loi 1-77-339 du 9/10/ 1977. Les codes des douanes des deux pays reprennent les meilleures pratiques en matière de contrôles douaniers, répression de la fraude, de facilitations et de simplifications des procédures, en effet ils s'inspirent largement des conventions internationales telles que la Convention de Kyoto Révisée et l'accord du GATT sur le commerce et les tarifs.

Pour la Tunisie, le cadre juridique, permettant les échanges des données relatives au dédouanement des marchandises entre les douanes de deux pays « C2C », est prévu par les conventions d'assistance administrative conclues entre ce pays et les différents pays avec lesquels il a des échanges commerciaux.

Pour le Liban il n'y a pas un cadre juridique qui oblige les intervenants dans l'opération de dédouanement à échanger les informations avec la douane « B2C » par voie électronique.

Pour le Maroc l'article 43 de la loi 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel constitue le cadre juridique autorisant les échanges des données électronique avec d'autres pays. Selon l'article : *« le responsable d'un traitement ne peut transférer des données à caractère personnel vers un Etat étranger que si cet Etat assure un niveau de protection suffisant de la vie privée et des libertés et droits fondamentaux des personnes à l'égard du traitement dont ces données font l'objet ou peuvent faire l'objet. Le caractère suffisant du niveau de protection assuré par un Etat s'apprécie notamment en fonction des dispositions en vigueur dans cet Etat, des mesures de sécurité qui y sont appliquées, des caractéristiques propres du traitement telles que ses fins et sa durée, ainsi que de la nature, de l'origine et de la destination des données traitées »*

L'échange d'information « B2C » en Tunisie, se fait aussi bien par le système informatique de la douane que par le biais d'un guichet unique virtuel. Au Maroc, l'échange de données électroniques entre les intervenants et la douane se fait par le système informatique de la douane.

Le Maroc a adopté la loi n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques, selon cette loi la signature électronique sécurisée doit satisfaire aux conditions suivantes :

- être propre au signataire;
- être créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif;

- garantir avec l'acte auquel elle s'attache un lien tel que toute modification ultérieure dudit acte soit détectable.

Elle doit être produite par un dispositif de création de signature électronique, attesté par un certificat de conformité. Le certificat de conformité est délivré par l'autorité nationale d'agrément et de surveillance de la certification électronique, lorsque le dispositif de création de la signature électronique permet de garantir par des moyens techniques et des procédures appropriés que les données de création de signature électronique :

- ne peuvent être établies plus d'une fois et que leur confidentialité est assurée ;
- ne peuvent être trouvées par déduction et que la signature électronique est protégée contre toute falsification ;
- peuvent être protégées de manière satisfaisante par le signataire contre toute utilisation par des tiers.

De même la création de la signature électronique ne doit entraîner aucune altération ou modification du contenu de l'acte à signer et ni de faire obstacle à ce que le signataire en ait une connaissance exacte avant de le signer. La loi n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques prévoit aussi la cryptographie qui a pour objet de garantir la sécurité de l'échange et/ou du stockage de données par voie électronique, afin d'assurer leur confidentialité, leur authentification et le contrôle de leur intégrité.

Pour prévenir l'usage à des fins illégales et pour préserver les intérêts de la défense nationale et de la sécurité intérieure ou extérieure de l'Etat, l'importation, l'exportation, la fourniture, l'exploitation. L'article 13 de la loi 53-05 sus indiquée soumet l'utilisation des moyens de cryptographie à déclaration préalable, lorsque ce moyen ou cette prestation a pour unique objet d'authentifier une transmission ou d'assurer l'intégralité des données transmises par voie électronique et dans les autres cas à l'autorisation préalable de l'administration.

En Tunisie, le code des douanes promulgué par la loi n° 2008-34 du 2 juin 2008 prévoit dans le paragraphe 2 de son article 3 la possibilité d'accepter la signature électronique, il stipule en effet que « ..., lorsque ces documents sont établis aux moyens électroniques, leur authentification peut être faite par la signature électronique et ce conformément à la législation en vigueur. »

De son côté l'article 124 du code des douanes tunisien prévoit que: « Les usagers du système intégré de traitement automatisé de formalités de commerce extérieur peuvent payer les droits et taxes dus à l'importation ou à l'exportation ainsi que les amendes y rattachées, par des moyens électroniques fiables, et ce conformément à la législation en vigueur relative aux échanges électroniques. Le paiement des droits, taxes et amendes par les moyens prévus au paragraphe premier de présent article dispense de toute autre formalité de même objet. »

La loi Tunisienne n° 2000-83 du 9 août 2000, relative aux échanges et au commerce électroniques, reconnaît dans son article 23 les certifications électroniques délivrées à l'étranger, cet article stipule que « *les certificats délivrés par un fournisseur de services de certification électronique établi dans un pays étranger ont la même valeur que ceux délivrés par un fournisseur de services de certification électronique établie en Tunisie, si cet organisme est reconnu dans le cadre d'un accord de reconnaissance mutuelle conclu par l'agence nationale de certification électronique.* »

Au Liban le code est promulgué par le décret n° 4461/2000, alors que la Jordanie est celui de la loi provisoire n° 20 de l'année 1998 et la loi provisoire n° 24 de l'année 2000.

3. Cadre technique :

L'automatisation des procédures de dédouanement, en utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC), facilite l'accomplissement des missions attribuées aux douanes. Cela est encore soutenu en cas d'informatisation de l'ensemble du processus de dédouanement – à partir de l'arrivée du moyen de transport jusqu'au dédouanement total ou partiel des marchandises.

L'informatisation des douanes offre de nouvelles possibilités aux administrations, telles que le traitement avant l'arrivée et la libération automatique des titres et des garanties. Elle permet, en outre, l'utilisation de la gestion des risques et la sélectivité fondée sur l'analyse des risques et la collecte de données pour les rapports statistiques du commerce extérieur.

La dématérialisation, c'est le remplacement des documents papier par des documents électroniques, elle permet un gain de temps, une réduction de l'utilisation des imprimantes et des photocopieurs, une meilleure communication intra et extra intervenants portuaires et une amélioration de la productivité. Les tâches administratives sont réduites, et les gains de productivité et de rendement sont optimisés. Remplacer le courrier postal par du courrier électronique, en lui conférant une valeur légale, est l'un des atouts que peut exploiter toute entité. La dématérialisation des documents est aussi une étape clé pour refondre et améliorer l'image de l'administration. En effet, bien souvent, la seule image extérieure diffusée par un intervenant (douane, administration portuaire, opérateur économique, ...) et que retiendront les autres, apparaît dans ses documents administratifs et douaniers (manifeste, déclaration, avis d'arrivée titres de transport, titres de commerce extérieur, factures ou autres).

Les documents de transport, les formalités de dédouanement ainsi que celles de contrôles du commerce extérieur n'échappent pas à ces règles. Le niveau de dématérialisation

constitue un indicateur révélateur pour le classement des pays dans les rapports internationaux de facilitations de faire des affaires (Doing business, Davos)

Dans les deux pays la dématérialisation des déclarations douanières a touché pratiquement tous les régimes douaniers tels que la mise à la consommation, l'admission temporaire, le transit, les régimes suspensifs de transformation, d'exportation et de réexportation.

Les titres de commerce extérieur que ce soit les autorisations ou les documents de contrôle technique sont aussi dématérialisés dans les deux pays. La dématérialisation des documents de transport a concerné le manifeste, le connaissement et l'avis d'arrivée en Tunisie. Par contre au Maroc, seulement le manifeste et l'avis d'arrivée ont été dématérialisés.

L'utilisation des nouvelles technologies d'information et de communication est aussi recommandée en matière de suivi à distance des marchandises circulant sous le régime de transit. En effet, le suivi des moyens de transport dans le cadre du transit s'effectue à travers les technologies du GPS, GPRS, escorte et plombage. Les procédures douanières sont totalement informatisées pour le Maroc, la Tunisie et la Jordanie et sont partielles pour le Liban.

Ainsi, l'application utilisée par la douane Tunisienne est « le système d'information de dédouanement automatisé (SINDA) ». Ce système permet de fournir un moyen efficace pour le contrôle des marchandises à l'importation et à l'exportation; de simplifier et accélérer les procédures de dédouanement, sans faire perdre aux opérations de contrôle leur efficacité. Il permet aussi d'appliquer correctement et d'une manière uniforme la législation et la réglementation que la douane est chargée de faire respecter, d'améliorer les relations et l'échange d'informations entre la douane et ses partenaires, d'obtenir une information exacte et actualisée, permettant aux différents niveaux de la hiérarchie une bonne gestion et une prise de décision efficace.

Le système d'information de la douane tunisienne utilise le procédé client-serveur à travers ORACLE et son propre logiciel SINDA, les normes sont EDI, EDIFACT et XML.

Le Maroc possède son propre système informatique développé par les compétences de la douane Marocaine. Ce système, dénommé : « Base Automatisée des Douanes en Réseau (BADR) », permet le dédouanement en ligne des marchandises tant à l'importation qu'à l'exportation. Il prend en charge la totalité des procédures douanières tout en intégrant des concepts nouveaux tels que l'anticipation et l'interactivité avec l'opérateur. Il assure une meilleure maîtrise de la gestion et une plus grande efficacité des contrôles des opérations de dédouanement. Il constitue le pilier sur lequel s'appuie le concept de dédouanement électronique.

BADR est un système ouvert via WEB et le logiciel ORACLE, il utilise une technique d'échange des données numériques, commerciales et administratives, structurées selon des messages préétablis et normalisés entre deux ou plusieurs partenaires (EDI, XML). Les systèmes d'information sont conçus indépendamment, en utilisant un moyen de télécommunication et des standards agréés sur le plan international. L'accès à ce mode est offert aux utilisateurs de BADR à travers le Réseau à Valeur Ajoutée⁴.

La Jordanie et le Liban utilisent « l'Automated System for Customs Data (ASYCUDA WORLD ou en français SYDONIA : SYstème DOuaNier InformAtisé) » avec l'appellation NAJEM au Liban. SYDONIA est un système qui offre à l'utilisateur une interface ergonomique pour effectuer les tâches quotidiennes concernant les opérations du dédouanement et du commerce international. La maintenance du système est facile, et en outre, les pays peuvent aisément développer des applications interfaçables avec SYDONIA.

L'architecture du système n'exige que le pays, (notamment l'équipe informatique), possède de bonnes connaissances techniques, et soit habitué à travailler dans un environnement UNIX et avec le réseau TCP/IP. La stratégie de développement du système SYDONIA telle que définie par les fondateurs poursuit les objectifs ci-après :

- SYDONIA doit aider les administrations des douanes dans leurs processus de modernisation et de réforme afin de faciliter le commerce légal et de renforcer l'efficacité des contrôles douaniers.
- SYDONIA doit mettre en œuvre des codifications et des documents normalisés, les standards internationaux et les procédures simplifiées etc. Les résultats attendus de cette mise en œuvre sont l'application uniforme de la réglementation douanière à l'ensemble du territoire, l'amélioration du suivi du recouvrement des droits et taxes et la mise à disposition rapide de résultats statistiques du commerce extérieur.
- SYDONIA doit satisfaire aux besoins des administrations des douanes du monde entier. Il s'agit d'un système unique et paramétré qui génère de vastes économies d'échelle et permet à la CNUCED de proposer des solutions au moindre coût. Les besoins spécifiques des pays sont satisfaits dans la mesure où ils ne sont pas contradictoires avec l'objectif 2 ci-dessus. Toutes les modifications spécifiques de

⁴Un réseau à valeur ajoutée (en anglais *Value Added Network* ou VAN) est un réseau de télécommunication qui se distingue par le fait qu'il assure certaines fonctions de traitement de l'information en plus de son transport

SYDONIA doivent préserver la cohérence fonctionnelle et technique du système.

- SYDONIA est fourni par la CNUCED à titre gracieux. L'implémentation du système est réalisée par la CNUCED dans le cadre de projets d'assistance technique. Ceux-ci comprennent des activités générales de soutien, des formations, de la documentation et/ou des développements spécifiques sur la base de remboursement des frais [sans but lucratif].

Les produits SYDONIA doivent satisfaire aux plus exigeantes des normes en vigueur dans l'industrie. Pour atteindre ce but le logiciel SYDONIA fera appel aux plus récentes et plus fiables technologies du marché.

4. Données statistiques:

Valeur des Echanges Commerciaux⁵ en milliers de dollars

	Tunisie	Liban	Jordanie	Maroc
Importations	22 176 110	21 146 549	16 883 344	44 789 782
Rang	71 ^{ème}	72 ^{ème}	85 ^{ème}	56 ^{ème}
Part %	0.1	0.1	0.09	0.2
Exportations	16 526 460	4 446 163	4 979 419	21 417 184
Rang	76 ^{ème}	114 ^{ème}	110 ^{ème}	72 ^{ème}
Part %	0.1 %	0	0.03	0.1

Volume des Echanges Commerciaux par Mode de Transport⁶ en milliers de dollars

	Tunisie	Liban	Jordanie	Maroc
Maritime				
Importations		16336.09	12080272548	
Exportations		1397.8	2416992112	
Transit		Non Calculé	578509677	
Aérien				
Importations		4181.94	1804369589	
Exportations		1991.95	751743032	
Transit		Non Calculé	531896142	
Terrestre				

⁵ Source : Trade Map « The International Trade Centre (ITC) »

⁶ Source : Questionnaire

Importations		913.48	5925972806	
Exportations		854.07	4336603284	
Transit		Non Calculé	14897153714	
Ferroviaire				
Importations			16553	
Exportations			295090	
Transit			Nul	

Nombres des Déclarations⁷

	Tunisie	Liban	Jordanie	Maroc
Importations				
2010	892 087	294233	523341	603852
2011	874 730	276629	521843	623624
2012	897 506	278849	527736	524451
Exportations				
2010	332 187	93678	190080	172565
2011	335 028	90098	203213	179301
2012	346 884	92054	219768	179144
Transit				
2010	2590	1724	306230	
2011	7041	1281	318565	
2012	6595	1221	317310	

Part des Exportation dans le PIB⁸ (Année 2012)

Tunisie : 48%

Liban : 29%

Jordanie : 44%

Maroc : 36%

Zone Euro : 45%

⁷ Source : Questionnaire

⁸ Source : Banque Mondiale « Indicateurs »

5. Analyse des risques lors du dédouanement :

a. Utilisation de système automatique d'analyse des risques.

La Tunisie dispose d'un système d'analyse automatique des risques lors du dédouanement à travers un module informatisé intégré dans l'application informatique du système automatique de dédouanement SINDA, ce module est basé sur une analyse objective des risques liés à certaines énonciations de la déclaration en détail.

La Jordanie et le Liban utilisent le système de gestion de risques à travers l'application informatique « ASYCUDA WORLD », pour le Liban il est inclus dans le système « NAJM».

Le Maroc déploie le « moteur de règles à système de gestion des règles (BRMS Business Rules Management Systems) ».

b. Le niveau de la gestion des critères de risques.

Le traitement des critères de risques se fait au niveau local pour la Jordanie, au niveau central pour le Liban, aux niveaux à la fois central et régional pour le Maroc.

La gestion des critères de risque en Tunisie est centralisée, elle se fait par les services centraux de la direction générale des douanes au sein d'une direction spécialisée appelée « Direction de Gestion des Risques ».

c. Les facteurs de risque utilisés :

L'application Tunisienne de gestion de risque est basée sur l'analyse des risques liés aux pays d'origine, pays de provenance, la valeur déclarée, l'opérateur économique, la nature de la marchandise et le régime douanier.

Le pays d'origine, pays de provenance, la valeur déclarée, l'opérateur économique, la nature de la marchandise et toutes les énonciations de la déclaration en détail, du manifeste et les données du référentiel sont les facteurs de risques utilisées par la douane Marocaine.

Le Liban utilise comme facteurs de risque le pays d'origine, le pays de provenance, la valeur en douane, l'opérateur économique et la nature de la marchandise. Pour la Jordanie les facteurs de risque sont le pays d'origine, le pays de provenance, la valeur, l'opérateur économique, la nature de la marchandise et l'importateur-exportateur.

d. Les régimes concernés par l'analyse des risques :

Le module de gestion des risques au Liban ne couvre que les opérations de dédouanement à l'import, à l'export alors que pour la Jordanie la Tunisie et le Maroc, outre les régimes d'importation et d'exportation la gestion automatique des risques s'étend également au régime de transit.

e. La mise à jour des critères de risque :

La mise à jour des critères de risque n'est pas automatique dans les différents pays, elle est manuelle et les modifications sont introduites au fur et à mesure des besoins.

6. Choix de la Tunisie comme pays pilote :

Chacun des quatre pays objets de l'étude présente de grands atouts pour qu'il soit retenu comme pays pilote, les quatre disposent d'un cadre juridique évolué conçu en conformité avec les diverses conventions internationales et en s'inspirant des directives et des recommandations des différentes institutions internationales intéressé par la promotion des échanges commerciaux dans le monde comme l'OMC, l'OMD, la CNUCED etc....

Du côté technique également, les quatre pays ont des systèmes automatisés de dédouanement conçus selon les dernières technologies d'information et de communication, permettant ainsi un niveau assez élevé d'informatisation des procédures de dédouanement.

Pour départager entre les quatre pays il a fallu rentrer dans les détails aussi bien au niveau de la mise en place des règles édictés par les différentes conventions internationale, qu'au niveau des applications informatiques et mécanismes douaniers accordant des facilitations et des simplifications pour procédures de dédouanement.

Finalement plusieurs facteurs nous ont amené à recommander de retenir la Tunisie comme pays pilote pour les échanges électronique des informations douane / douane « C2C ». Parmi les facteurs qui ont motivé ce choix nous citons la grande intégration de la Tunisie dans l'économie mondiale, son infrastructure technique et la diversification de ses applications informatiques, le niveau de dématérialisation des procédures de dédouanement, les diverses simplifications et facilitations introduites dans les procédures de dédouanement, les expériences similaires en matière d'échanges de données électronique avec l'Union Européenne.

Toutefois, il reste pour la Tunisie certaines insuffisances qu'il y a lieu de combler, nous pouvons citer notamment la poursuite de la dématérialisation des formalités de dédouanement, le bouclage de l'automatisation du suivi des régimes suspensifs douaniers, les systèmes d'information de communication internes, les procédures d'audit du système informatique, l'extension du système de l'opérateur économique agréé, le renforcement du contrôle de gestion interne.

a. Intégration de la Tunisie dans l'économie mondiale

L'intégration à l'économie mondiale constitue un choix irréversible pour la Tunisie eu égard à l'ouverture croissante des économies, à la multiplication des accords aussi bien

régionaux que multilatéraux, à la montée en puissance des technologies de l'information et de la communication et à l'émergence de l'économie du savoir.

La Tunisie a franchi au cours des dernières décennies des étapes importantes en matière de libéralisation de son économie et de son intégration à l'économie mondiale. Cette libéralisation est perceptible eu égard au démantèlement des droits de douane dans le cadre de la mise en place de la zone de libre-échange avec l'UE et à la signature d'autres accords régionaux et bilatéraux. En effet, la Tunisie est signataire de l'accord du GATT depuis 1994, et elle est membre fondateur de l'OMC. Elle a ratifié la convention TIR, elle a adhéré à la Grande Zone Arabe de Libre Echange, elle a signé un accord d'association avec l'Union Européenne, et elle fait partie de l'EUROMED.

L'ouverture économique de la Tunisie sur le monde extérieur se matérialise aussi par la part des exportations des biens et des services dans le PIB qui avoisine les 50%. D'autres part, la Tunisie emploie de grands efforts pour améliorer le climat des affaires et ce à travers la facilitation des procédures du commerce extérieur, la réduction des délais de dédouanement et des coûts de contrôle technique et la mise en place d'un réseau d'administration électronique des procédures commerciales (TTN).

b. Les atouts du cadre juridique de la Tunisie :

La signature électronique: Le code des douanes promulgué par la loi n° 2008-34 du 2 juin 2008 prévoit dans le paragraphe 2 de son article 3 la possibilité d'accepter la signature électronique, il stipule en effet que « ..., lorsque ces documents sont établis aux moyens électroniques, leur authentification peut être faite par la signature électronique et ce conformément à la législation en vigueur. »

Le paiement électronique: L'article 124 du code des douanes prévoit que: « Les usagers du système intégré de traitement automatisé de formalités de commerce extérieur peuvent payer les droits et taxes dus à l'importation ou à l'exportation ainsi que les amendes y rattachées, par des moyens électroniques fiables, et ce conformément à la législation en vigueur relative aux échanges électroniques. Le paiement des droits, taxes et amendes par les moyens prévus au paragraphe premier de présent article dispense de toute autre formalité de même objet. »

Le manifeste anticipé. L'article 38 de la loi n°2003-80 du 29 décembre 2003 « le transporteur maritime ou aérien connecté au système automatique intégré de traitement de formalités de commerce extérieur peut déposer le manifeste de cargaison à la douane avant l'arrivée du navire ou de l'aéronef en utilisant des moyens électroniques fiables, et ce, conformément à la

législation relative aux échanges électroniques. Le dépôt anticipé du manifeste de cargaison par des moyens électroniques dispense de toute autre formalité ayant le même objet... »

c. Système Informatique de Dédouanement Automatisé «SINDA» :

Le système informatique de la douane Tunisienne permet :

- D'assurer un accès immédiat à l'information.
- De supporter les normes internationales de communication et d'échange d'information;
- De supporter des traitements complexes et d'offrir un temps de réponse satisfaisant (< 5 secondes);
- De gérer un large réseau de postes de travail (> 1500) supportant l'arabe et / ou le latin sur différents types de liaisons de communications;
- De fournir des informations de statistiques douanières et fiscales.
- Des nouvelles technologies de programmation, de traitement, de diffusion et de sécurité de l'information;
- La possibilité d'intégrer de nouveaux concepts technologique.
- L'échange de Données Informatisées (EDI).

Réseau actuel de la Douane Tunisienne :

- Couvre la totalité des bureaux des douanes et par conséquent tout le territoire;
- Dispose d'une grande capacité de traitement de l'information dans le système central;
- Contient des liaisons de redondances;
- Dispose des lignes de transmission de données à haut débit;
- Couvre une large population de partenaires;
- Sécurisé au niveau du site central et des sites distants.

Système de gestion de base de données

Le système de gestion de base de données utilisé est le système Oracle, version 8. Ce système permet d'assurer le partage des données, tout en les protégeant contre tout incident ou accident et d'obtenir des performances acceptables de l'applicatif.

Ses fonctionnalités principales sont :

- Le stockage des informations;
- La mise à jour des données de la base;
- La gestion des problèmes de partage et de cohérence des données;

- La protection des données contre des accès non autorisés.

Fonctions du SINDA

SINDA est conçu pour assurer les fonctions suivantes:

- Prise en charge physique et documentaire des marchandises depuis leur arrivée au bureau des douanes jusqu'à leur enlèvement ou exportation;
- Dédouanement automatique des marchandises;
- Constitution d'une base de données du tarif intégré actualisée regroupant, au niveau de chaque nomenclature douanière, l'ensemble des dispositions concernant :
 - La réglementation du commerce extérieur et de change;
 - Les différentes réglementations particulières ;
 - Les tarifs préférentiels en vigueur.
 - Gestion automatique des partenaires de la douane (commissionnaires en douane, transporteurs, opérateurs économiques, etc.);
 - Gestion automatique des comptes crédits;
 - Gestion automatique des agréments;
 - Gestion automatique des recettes douanières;
 - Édition automatique des états de suivi et de contrôle.

Applications du SINDA

SINDA intègre plusieurs applications dont la principale demeure la prise en charge du circuit de dédouanement des marchandises depuis l'enregistrement du manifeste jusqu'à l'enlèvement ou l'exportation, suite à une déclaration en détail des marchandises (DDM). D'autres applications ont été développées pour répondre aux besoins des activités de la Direction Générale des Douanes, dont particulièrement :

SAFA : Système d'enregistrement et de contrôle des mouvements des véhicules importés temporairement ou admis temporairement sur le territoire national, à travers les postes frontaliers des douanes (terrestres ou maritimes).

IFAA : Système de gestion et de contrôle d'importation en franchise des véhicules et des effets personnels suite au changement de résidence (FCR).

T.I.R : Gestion des carnets T.I.R.

DUTY : Système d'allocation et de suivi des ventes en franchise au profit des missions diplomatiques.

MOUVOP : Archive de toutes les opérations de dédouanement des véhicules importés depuis 01/01/1982.

COTUNACE : Système de gestion de l'assurance-cautionnement des importations effectuées dans le cadre du perfectionnement actif.

MARHABA : Gestion des bagages accompagnés par les voyageurs.

DEVISE : Gestion des devises importées par les voyageurs.

R.P : Gestion des retenus provisoires en douane.

DEPOTS ET SAISIE : Gestion des dépôts et saisies.

D.P.F : Gestion des demandes de privilèges fiscaux.

GESTION DES ENTREPRISES TOTALEMENT EXPORTATRICES : Gestion des entrepôts francs.

FRIPERIE : Gestion des entrepôts industriels de friperie.

CREANCES CONSTATEES : Suivi des créances constatées.

DAE : Gestion des demandes d'autorisation d'embarquement ou d'enlèvement de marchandises.

REMBOURSEMENT : Gestion du remboursement à l'export des droits et taxes perçus à l'import.

BON DE SORTIE : Gestion des bons de sorties des marchandises des ports.

VERSO : Gestion du verso de la déclaration de marchandises.

CONTENTIEUX : Gestion des procès-verbaux et suivi du contentieux douanier.

d. Le guichet unique virtuel :

En février 2000, la société Tunisie Trade Net « TTN » a été créée. Elle a pour mission de gérer le centre serveur de la liasse unique qui connecte les différents intervenants (administrations, banques, commissionnaires en douane, transporteurs, etc,...). Le centre serveur assure la diffusion et le routage électronique des différents documents de commerce extérieur. La Tunisie Trade Net offre divers services et notamment l'échange électronique des données relatives aux:

- Titre de Commerce Extérieur (TCE);
- Déclaration en Détail des Marchandises (DDM);
- Document de Contrôle Technique (DCT);
- Titre de transport (connaissance /Manifeste Douanier).
- La connexion au réseau Trade Net peut se faire selon deux modes: Soit en mode EDI et ce, pour les intervenants (administrations, banques, commissionnaires en douane, transporteurs, etc...). Ce mode permet la connexion directe du système d'information de l'intervenant au réseau Trade Net. Il comprend l'échange des données informatisées selon la norme EDIFACT (norme CEE/UN); Soit en mode WEB et ce, pour les opérateurs économiques. Ce mode de

connexion à travers le site WEB de Tunisie Trade Net permet la saisie et la visualisation du formulaire au standard HTML. Toutefois, étant donné que le réseau Trade Net est un réseau fermé non connecté à l'Internet, la connexion en mode WEB ne nécessite pas l'accès à l'Internet.

e. La liasse de transport

La liasse Transport est un système communautaire qui permet aux intervenants portuaires de traiter électroniquement les formalités de transport à travers le Guichet Unique Electronique du Commerce Extérieur et du Transport.

Les principaux objectifs :

- Simplifier les procédures de transport maritime.
- Normaliser les documents (document papier et document électronique).
- Dématérialiser les procédures à travers un guichet virtuel.
- Donner une meilleure fluidité à la marchandise transitant par le port.
- Limiter au maximum le temps de séjour des marchandises dans les ports.
- Améliorer de ce fait l'exploitation des espaces portuaires.
-

f. La dématérialisation

Selon la société « Tunisie Trade Net » la dématérialisation des formalités de commerce extérieur ont atteint les pourcentages suivants⁹ :

- 100% des déclarations de dédouanement des marchandises
- 100% des titres de commerce extérieur .
- 50% des documents de contrôle technique.
- 100% des Manifestes Aériens.
- 82% des formalités maritimes.
- 100% des préavis d'arrivé navire.

⁹ Site web de Tunisia Trade net.

g. La coopération dans le domaine de facilitation du commerce et des échanges électroniques des données :

i. Déclaration Sécurité Sureté « DSS » ou « ENS »

Suite à l'instauration par l'Union européenne à compter du 1er Janvier 2011 d'un système de contrôle à l'importation (ICS) avec la mise en place de la Déclaration Sommaire Sûreté-Sécurité (ENS) et l'obligation de présenter aux autorités douanières européennes des informations préalables à l'arrivée sur l'ensemble des marchandises, la Directions Générales des Douanes Tunisienne a signé un accord avec la Douane française afin de mettre en place une plate-forme électronique entre le port de Radès et le port de Marseille.

Les principales données échangées dans ce cadre sont :

- Référence du transport (N° du Voyage ou N° de vol).
- Date départ.
- Date et heure prévues d'arrivée.
- Lieu de sortie (port ou aéroport).
- Premier lieu d'arrivée en UE (port ou aéroport).
- Nom du moyen de transport.
- N° enregistrement du moyen de transport (OMI).
- Nationalité du moyen de transport.
- Mode de transport.
- Nom du transporteur.
- Itinéraire (codes pays).
- N° du titre de transport.
- Mode de paiement des frais de transport.
- Nom et adresse de l'expéditeur.
- Lieu de chargement.
- Lieu de déchargement.
- Nature expédition.
- Code marchandise (SH4 ou SH6).
- Nombre de colis.
- Poids brut.
- Code de la marchandise dangereuse.
- Référence de l'unité de charge.
- N° du scellé

ii. Les autoroutes de la mer :

En juillet 2010 la Tunisie et la France ont signé un protocole d'accord visant à renforcer la compétitivité et la fluidité d'une autoroute de la mer entre le port de Marseille en France et le port de Radés en Tunisie. Les objectifs fixés étant d'intensifier et fluidifier les flux des marchandises entre les deux ports, par l'introduction des mesures de facilitation à travers l'anticipation des procédures, la sécurisation des marchandises, la modernisation des méthodes de travail et la communication d'informations ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies.

Un deuxième protocole d'accord dans le cadre du projet des autoroutes de la mer, a été signé le 29 septembre 2010 à Tunis, entre le port de Radés et le port de Gênes en Italie. Cet accord permet, suite à l'instauration d'un système échanges d'information électroniques entre les deux plateformes, de dynamiser les échanges commerciaux entre les deux ports, de fluidifier les flux des marchandises dans les deux sens, de réduire les délais, d'agir sur les coûts, d'améliorer la qualité des services, de sécuriser davantage la chaîne logistique et d'intégrer les réseaux de transport.

h. Les insuffisances de la Tunisie :

En dépit du niveau élevé d'informatisation et d'automatisation de ses formalités de dédouanement ainsi que des grandes étapes franchies dans la simplification de ses procédures de commerce extérieur, la Tunisie a encore besoin de beaucoup d'effort pour combler les lacunes qui persistent encore que ce soit dans le cadre juridique que dans l'automatisation et l'allégement des formalités.

La déclaration en détail en douane est à 100 % informatisée, elle est traitée et transmise aux services des douanes à travers le guichet électronique virtuel de Tunisie Trade Net « TTN », toutefois les opérateurs sont obligés de l'imprimer et de la déposer sous forme papier aux bureaux des douanes avec les pièces jointes comme la facture, le connaissement, le certificat d'origine etc.. Il y a lieu d'assister l'administration des douanes, ainsi que les autres intervenants concernés, à achever cette étape afin d'assurer une dématérialisation totale des procédures de dédouanement.

Le système informatique tunisien de dédouanement SINDA est considéré comme l'un des leaders, dans les pays en développement toutefois ce système qui date depuis le début des années 80 a besoin d'une mise à niveau et d'audit technique et réglementaire afin de s'assurer du respect des dispositions légales, de l'utilisation des codifications et des normes internationales ainsi que des dernières technologies permettant une meilleure facilité et rapidité dans les échanges électronique des données.

Les différents régimes douaniers suspensifs sont informatisés sauf au niveau de la délivrance des mainlevées qui restent encore manuelles, prennent beaucoup de temps et entraînent des pertes aux opérateurs causées par le retard dans la régularisation des engagements vis-à-vis des organismes financiers.

Le système de gestion des risques nécessite plus de perfectionnement avec le développement du module de sélectivité et l'informatisation des différents facteurs de risque dont notamment le contentieux douanier.

La douane tunisienne a besoin d'une évaluation de son système information interne, la réactivation du projet intranet, la mise en place d'une gestion par objectifs et la confection de tableaux de bords permettant aux hauts responsables un meilleur suivi et un contrôle plus efficace. Il a y a lieu aussi de régler certaines incohérences tarifaires qui consistent à soumettre des matières premières à une taxation supérieure à celle appliquée aux produits finis c'est l'exemple des fabricants de chaussures qui payent une taxes de protection de l'environnement de 5% sur les importations de granulés de plastique destinés à la fabrication de semelles alors que l'importateur de produits finis (bottes en plastique ou des chaussures à semelle en plastique ne la paye pas. Ou bien on trouve un produit fabriqué localement n'est pas soumis aux même droits et taxes internes à celui importé de l'étranger.

7. Conclusion

La Facilitation des Echanges a trait à toutes mesures qui peuvent être prises pour rendre facile, simple et fluide les mouvements des personnes des biens et des services. Le recours aux moyens électroniques d'information suite à la révolution technologique, qui s'est produite au cours des dernières décennies, dans le secteur des télécommunications et de l'informatique permet l'échange instantané d'informations d'un endroit à l'autre de la planète. L'automatisation des procédures à elle seule a des limites dans l'accélération de l'accomplissement des formalités aux frontières, actuellement l'anticipation des contrôles fait gagner énormément de temps or cet anticipation n'est possible qu'avec l'obtention préalable d'informations fiables par le biais d'échanges électronique des données entre les administrations des douanes « C2C »

En conclusion de cette étude, la Tunisie est recommandée comme pays pilote vu les différents atouts qu'elle présente soit sur l'aspect juridique (la signature électronique, le paiement électronique, les formalités anticipées), soit du point de vue technique (le système informatique de dédouanement « SINDA », le guichet unique virtuel des formalités du

commerce extérieur « TTN ») et enfin ses expériences dans le domaine des échanges de données avec l'Europe (Déclaration Sureté Sécurité « DSS », les autoroutes de la mer...)

La Tunisie a besoin d'une assistance pour régler les quelques lacunes qui existent encore soit au niveau du cadre juridique ou au niveau du cadre technique soit enfin en matière de simplification des procédures.

8. Bibliographie

L'accord du GATT sur le commerce et les Tarifs

Convention TIR sur le Transport International Routier

Convention de Kyoto révisée sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers

Douane du 21^{ème} siècle document publié par l'organisation mondiale des douanes

Site Trade Map « The International Trade Centre (ITC) ».

Le rapport Doing Business 2014, publié par la Banque Mondiale.

Le code des douanes du Maroc, promulgué par la loi n° 1-77-339 du 9/10/ 1977.

Le code des douanes de la Tunisie, promulgué par la loi n° 2008/34 du 2 Juin 2008

La loi marocaine 09 – 08

La loi marocaine n° 53-05 relative à l'échange électronique de données juridiques

La loi tunisienne n° 2008-34 du 2 juin 2008

Etude de « Advanced Logistics Group » sur le transport TIR au Maroc.

Le site web de la douane marocaine : « douane.gov.ma ».

Le site web de la douane tunisienne: « douane.gov.tn ».

ANNEXES

Tableaux récapitulatifs des réponses aux questionnaires :

QUESTIONS	TUNISIE	JORDANIE	LIBAN	MAROC
1. CADRES JURIDIQUES:				
1.1. Conventions internationales auxquelles votre pays est membre :				
OMD	oui		oui	Oui
TIR	oui	oui	oui	Oui
KYOTO		oui	oui	Oui
OMC	oui		oui	Oui
Autres conventions				convention de l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982(CEE-ONU)
1.2. Réglementation nationale :				
référence codes des douanes	loi n°2008/34 du 02/06/2008	Provisional Law No. 24 for the year 2010 - the law of the Customs Law No. 20 of 1998	décret no. 4461/2000	loi 1-77-339 du 9/10/1977
référence des principaux textes réglementaires				
IMPORT	Le décret n°94-1742 du 29/08/94, fixant les listes des produits exclus de la liberté du commerce extérieur.	Provisional Law No. 24 for the year 2010	art. no. 4 to 6 - 57 to 66	loi no 13-89 relative au commerce extérieur

	- le décret n°97-2470 des 22/14/1997 portant situations de la liasse unique à l'importation et à l'exportation des marchandises et du système intégré de traitement automatisé des formalités de commerce extérieur.	- the law of the Customs Law No. 20 of 1998	67 to 76	décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977
		Part3 - Section 1, 2, 3	78 to 80	
EXPORT	le décret n°94-1744 du 29/08/1994, relatif aux modalités du contrôle technique à l'importation et à l'exportation et aux organismes habilités à l'exercer.	Provisional Law No. 24 for the year 2010	art. no. 4 to 6 - 57 to 66	loi no 13-89 relative au commerce extérieur
	NB: les textes réglementaires sus mentionnés sont afférents à l'import et l'export	- the law of the Customs Law No. 20 of 1998	77	décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977
		Article : 56-59	78 to 80	
TRANSIT	transit simultanément	Provisional Law No. 24 for the year 2010	art. no. 4 to 6 - 180 to 194	loi no 13-89 relative au commerce extérieur
		- the law of the Customs Law No. 20 of 1998		décret no 2-93-415 du 02/07/1993 et décret no 2-77-862 du 09/10/1977
		Part 6 - section 2		
1.3. Echanges d'information avec les pays tiers :				
y a t-il cadre juridique qui permet l'échange des données ?	oui	oui	oui	oui

si oui citer la référence	les conventions d'assistance administrative mutuelles, tel que: avec le Maroc, Italie;	Electronic Transactions law of 2001. 85/2001	EURO-MED , AC	article 43 et 44 de la loi 04-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel
y a t-il cadre juridique qui interdit l'échange des données ?			oui	oui
si oui citer la référence			ART. 103	
1.4. Echanges d'information avec les intervenants :				
y a t-il cadre juridique qui oblige l'échange d'informations B2C par voie électronique?	non	oui	oui	oui
Si oui préciser				article 42 du code des douanes
L'échange d'information B2C se fait par :		Electronic Transactions lawof 2001, 85/2001.		
le système informatique de la douane		oui		
le système informatique des intervenants				
un guichet unique virtuel		oui		
2.CADRES TECHNIQUES:				
2.1.Niveau d'informatisation des procédures de dédouanement :				
TOTAL	oui	oui		oui
PARTIEL			oui	
MANUEL				
2.2.Nom de l'application informatique		ASYCUDA WORLD	NAJM (ASSYCUDA WORLD0	BADR (Base Automatisée des Douanes en Réseau)
2.3.L'informatisation est elle:				
Centralisée		oui	oui	oui
décentralisée				
2.4. Traitement de l'information :				
Temps réel %	traitement en temps	oui	oui	oui
Temps différée %	saisie des données			

2.5. Technologie utilisée :				
Système ouvert	oui	oui	oui	oui (WEB)
Système non ouvert				
2.6. Logiciel utilisé		LINUX, ORACLE, JAVA, Windows Server 2008, MS Visual Studio	LINUX	ORACLE, JAVA
2.7. Normes utilisées :				
EDI	oui		oui	oui
EDIFACT	oui			oui
XML	oui	oui	oui	oui
2.8. Dématérialisation des formalités :				
2.8.1. Déclaration douanière :				
de mise à la consommation	oui	oui	oui	oui
d'admission temporaire	oui	oui	oui	oui
de transit	oui 50%	oui		oui
régime suspensif de transformation	oui	oui	oui	oui
exportation	oui	oui	oui	oui
réexportation	oui	oui	oui	oui
2.8.2. Titres de commerce extérieur :				
autorisation	oui	oui		
contrôle technique	oui		oui	
Autres				
2.8.3. Titres de transport :				
Manifeste	oui	oui	oui	oui
connaissance	oui	oui	oui	
avis d'arrivée	oui			oui
Autres	oui			
2.8.4. Suivi des moyens de transport dans le cadre de transit :				
GPS	oui	oui		
GPRS	oui	oui		
ESCORTE	oui	oui	oui	oui
PLOMBAGE	oui	oui	oui	oui

3. Données statistiques sur les échanges en millions de \$ US					
3.1. Volume des échanges en 2012 :					
3.1.1. Volume des importations			19,812,165,404	47200.48	
3.1.2. Volume des exportations			7,505,649,354	22579.46	
3.1.3. Volume du Transit international			16,007,559,535	no disponible	
3.2. Volume par mode de transport en 2012 :					
Maritime					
	importations		12,080,272,548	16336.09	
	exportations		2,416,992,112	1397.8	
	Transit		578,509,677	not calculated	
Aérien					
	importations		1,804,369,589	4181.94	
	exportations		751,743,032	1991.95	
	Transit		531,896,142	not calculated	
Terrestre					
	importations		5,925,972,806	913.48	
	exportations		4,336,603,284	854.07	
	Transit		14,897,153,714	not calculated	
Ferroviaire					
	importations		16,553	0	
	exportations		295,090	0	
	Transit		0	not calculated	
3.3. Nombre de déclarations					
Importations					
	2010		523,341	294,233	603,852
	2011		521,843	276,629	623,624
	2012		527,736	278,849	524,451
Exportations					
	2010		190,080	93,678	172,565
	2011		203,213	90,098	179,301
	2012		219,768	92,054	179,144
Transit					

2010		306,230	1,724	
2011		318,565	1,281	
2012		317,310	1,221	
4. Analyse des risques lors du dédouanement:				
4.1. Utilisation de système automatique d'analyse des risques :				
Oui	oui	oui	oui	oui
Non				
Si oui, description du système utilisé				
	Module informatisé intégré dans l'application dans SINDA basé sur une analyse objective des risques liées à certaines énonciations de la déclaration en détail	We built the risk management system through ASYCUDA World, where we do risk analysis.	INCLUDED IN "NAJM" SYSTEM	utilisation d'un progiciel BRMS (Business Rules, Management Systems) permettant la gestion dynamique des risques
4.2. La gestion des critères de risque est elle :				
Centralisée	oui			oui
décentralisée				oui
4.3. Le système automatique d'analyse des risques est-il:				
National	oui		oui	oui
Régional				
Local		oui		
4.4. Quels sont les facteurs d'analyse des risques utilisés:				
Pays d'origine	oui	oui	oui	oui
Pays de provenance	oui	oui	oui	oui
Valeur	oui	oui	oui	oui
Nature de la marchandise	oui	oui	oui	oui

Autres		importer & exporter		toutes les données de la déclaration en détail et du manifeste
4.5. Les régimes concernés par l'analyse des risques :				
importations	oui	oui	oui	oui
exportations	oui	oui	oui	oui
Transit	oui	oui		oui
4.6. La mise à jour des critères de risque est-elle:				
Automatique				
Manuelle		oui	oui	oui
Si manuelle, préciser la périodicité :				
Hebdomadaire			oui	
mensuelle				
trimestrielle				
Annuelle				
autres à préciser	autres à préciser	When needed		quotidienne
5. RECOMMANDATIONS :				
Juridique et réglementaire	Echange de renseignement	1 - international law for the exchange of information between countries.	Transform invoices into an electronic form	adoption par chacun des pays partenaires d'un cadre juridique et réglementaire assurant un niveau de protection suffisant de la vie privée
	Ciblage des manifestes anticipés	2 - Memoranda of Understand in between the State and the other State include maintaining the confidentiality of information	Exchange of shipment informations	
		3 - Information center of an international or regional basis to facilitate and ensure access information		

Des technologies d'information et de communication (TIC)		- Application solutions, for example (from ORACLE , IBM).	Through web application with alert system by email	plate-forme informatique assurant l'échange avec les partenaires
		- Security Devices.		
		- the monitoring Networks & Network equipments		
Du renforcement des compétences	Compétence en matière d'analyse de risque et contrôle à posteriori	- Data Migration Training.	Training courses on data exchange	
		- Data Center Extended.		
Des logiciels et applications informatiques	oui	ORACLE EXA Data		
		Integration Tools (IBM MQ)		
De la coopération avec les pays partenaires	oui	UAE / Abu Dhabi	Multilatéral convention	signature d'accords bilatéraux ou multilatéraux de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre les pays partenaires
		SA Saudi Arabia		
		SY Syria		
Du partenariat avec le secteur privé	oui	Royal Jordanian	Aeo multi recognition	
		Aqaba Container Terminal (ACT)		
		Banks : Central Bank of Jordan & other Banks		

