

Facilitation d'un projet d'expansion portuaire, par la simplification, l'intégration et l'harmonisation des processus – L'approche Felixstowe

Introduction

Le port de Felixstowe était confronté à des difficultés d'ordre opérationnel depuis 1981. En raison de la forte croissance qu'il avait connue au cours des années précédentes, son trafic avait atteint plus d'un demi million d'EVP (équivalent vingt pieds). Une augmentation du trafic n'était dès lors possible que moyennant l'acquisition de terrains supplémentaires ou une plus grande efficacité des procédures. Etant donné que les terrains disponibles étaient limités, la direction a décidé de rationaliser les processus et procédures qui occasionnaient des retards dans le mouvement des marchandises.

Cette approche, à savoir rationaliser les procédures plutôt que de se contenter d'accroître la superficie opérationnelle du port, se justifiait pour une raison très simple. En effet, certains processus et procédures fastidieux, liés au dédouanement et au mouvement des marchandises, engendraient des goulets d'étranglement. Par conséquent, un accroissement de la capacité physique et du trafic du port aurait entraîné un accroissement du volume de documents requis, dont le traitement manuel aurait été très onéreux.

C'est pourquoi la décision a été prise d'élaborer et de mettre en œuvre un système portuaire intégré et de mettre l'accent sur l'élimination, dans la mesure du possible, des documents sur support papier qui circulaient à travers les différents services du port et qui, de surcroît, étaient souvent reproduits en de multiples exemplaires. Afin de mener à bien leurs fonctions, les lignes et agences maritimes, les transitaires, les courtiers, les autorités douanières et autres instances des pouvoirs publics, ainsi que les sociétés de transport et les opérateurs de ports/terminaux, dépendent des renseignements qu'ils se communiquent mutuellement. L'activité d'un secteur a des répercussions sur les autres secteurs. Il devenait donc évident que si les renseignements pouvaient être transmis entre les différentes parties d'une façon précise et rapide, et en évitant la paperasserie, l'efficacité s'en trouverait grandement améliorée. Le mouvement des marchandises

s'accélérait et le trafic global du port augmenterait. A eux seuls, ces éléments justifiaient l'expansion du port.

Afin d'assurer le succès du système, ou au moins de pallier un éventuel échec, les différents secteurs du port de Felixstowe ont été chargés de la conception de ce nouveau projet. Un comité directeur, une équipe de projet et divers sous-groupes ont été créés. L'Office Britannique des Recettes et des Douanes de Sa Majesté a joué un rôle essentiel dans ce projet en mettant sur pied une équipe locale parfaitement dévouée et en fournissant le soutien technique et stratégique du Siège. Il a été dit à maintes reprises que le succès triomphal du système était dû au fait qu'il « avait été conçu pour les utilisateurs, par les utilisateurs », et cette philosophie continue d'être appliquée depuis plus de 30 ans.

Depuis le début, le traitement des déclarations en douane a été identifié comme étant l'une des causes majeures de retard dans le processus de dédouanement. Le temps moyen nécessaire au dédouanement était de l'ordre de 4 ou 5 jours et, selon les statistiques, une déclaration sur trois contenait des erreurs. A cette époque, les déclarations maritimes étaient effectuées sur papier par les agents transitaires ou par les courtiers en douane, qui les soumettaient aux autorités douanières ; ensuite, les données étaient saisies dans le système central de traitement des déclarations en douane par des fonctionnaires employés par le Département. La validation, par le système douanier, des données figurant dans la déclaration donnait souvent lieu à l'identification d'erreurs, ce qui engendrait tout un processus de notification, d'amendement, suivi d'une nouvelle présentation de la déclaration et d'un nouvel encodage des données. Tout cela contribuait à l'allongement des délais de dédouanement.

Néanmoins, les autorités douanières étaient capables de traiter les déclarations dans un environnement DTI (saisie directe des données du négociant)¹ ; d'ailleurs, les grands aéroports du Royaume-Uni utilisaient déjà ce système. C'est pourquoi le comité directeur a décidé de mettre en œuvre le système por-

¹ A DTI facility allows importers, exporters or their agents to submit, from their own facilities, an electronic data transfer of declarations to a Customs automated system



tuaire intégré en deux phases. La première phase consisterait à introduire l'environnement DTI dans le port, tandis que la deuxième phase verrait l'accomplissement de tous les objectifs du système portuaire intégré. Comme il s'agissait essentiellement d'une question technique, il a été décidé de mettre en route simultanément la phase 2 et la phase 1.

Un appel d'offres a été lancé en 1981 et le contrat a été attribué. En janvier 1982, les ressources nécessaires étaient mobilisées et l'élaboration du système portuaire intégré commençait. Dès le départ, l'intention était de faire dire aux utilisateurs potentiels du système de quelle manière exactement ils souhaitaient que le système fonctionne, et l'entrepreneur avait la responsabilité de s'assurer que leurs demandes soient prises en considération. Ceci étant dit, l'équipe de projet chargée de l'élaboration du système portuaire intégré devait respecter plusieurs contraintes. Plus précisément, le système devait :

- Ne traiter que les principaux processus opérationnels
- Ne jamais faire double emploi dans les cas où les systèmes existants étaient efficaces ;
- Dans le premier cas, assurer l'échange de données électroniques, y compris les détails du manifeste.

Ces conditions avaient été imposées pour une raison simple et évidente, à savoir que le port de Felixstowe et bon nombre de ses clients, tels que les transporteurs et les lignes maritimes, possédaient déjà leurs propres systèmes, dans lesquels ils avaient investi de fortes sommes, et qu'ils ne voulaient pas compromettre leurs investissements.

Phases de la mise en œuvre

La première phase, qui a été mise en œuvre le 28 janvier 1984, avait pour objectif principal de fournir aux agents transitaires travaillant au port de Felixstowe l'accès au système central de traitement des déclarations en douane au moyen d'une passerelle unique, à savoir le système portuaire intégré. En utilisant le DTI, le transitaire accomplissait les tâches autrefois dévolues au personnel des douanes, ce qui a permis à ces derniers de se concentrer sur des activités plus productives. A elle seule, l'introduction du DTI a apporté des améliorations considérables au niveau du temps de dédouanement, qui est passé de quatre ou cinq jours à six heures.

La deuxième phase, également appelée 'contrôle d'inventaire',

s'est poursuivie en parallèle et sa mise en œuvre a eu lieu 18 mois plus tard. Le concept de base de la phase 2 était de saisir les données relatives à tous les conteneurs/chargements transportés par tous les navires et destinés à l'importation, à l'exportation ou au transbordement, de stocker ces données et de les utiliser de manière à permettre à tous les secteurs d'activité du port de mener à bien leurs opérations sans utiliser de documents sur support en papier.

Actuellement connu sous l'appellation Destin8, le système traite de gros volumes de données et d'informations relatives au commerce international, qu'il collecte, stocke, échange et distribue à près de 750 sociétés nationales et internationales, ainsi qu'à des organismes publics chargés du commerce et du transport international. Il assure le partage de renseignements électroniques entre les différents secteurs du port, y compris les lignes et agences maritimes, les autorités portuaires, les opérateurs de terminaux, l'Office Britannique des Recettes et des Douanes de Sa Majesté (douanes britanniques) et d'autres organismes publics (autorités sanitaires portuaires, département de l'Agriculture, département des Forêts, département de la Santé des Végétaux, département du Transport, Agence de Protection du Littoral, Normes commerciales, agence de l'Environnement), les agents en douane, les fournisseurs de logistique, les opérateurs CFS/ICD et les opérateurs rail/route. Toutes les parties prenantes font un usage important de l'échange électronique de données dans les domaines fonctionnels de base, tels que le traitement navire/voyage, les déclarations en douane, les importations, les exportations, les transbordements, le transport combiné rail/route, le dédouanement CFS/ICD intérieur, les marchandises dangereuses et polluantes, les statistiques maritimes, la déclaration des déchets et les installations de suivi du domaine public.

Conclusions

Dans la majorité des cas, le temps nécessaire au dédouanement a été réduit à zéro grâce à la mise en œuvre du système portuaire intégré de Felixstowe. En d'autres termes, le système de traitement des déclarations en douane notifie la mainlevée immédiate au système portuaire intégré au moment de l'acceptation de la déclaration. Seules les déclarations nécessitant davantage de renseignements ou une inspection physique ne font pas l'objet d'une mainlevée immédiate.

Néanmoins, le concept de base, qui consistait à 'remplacer les



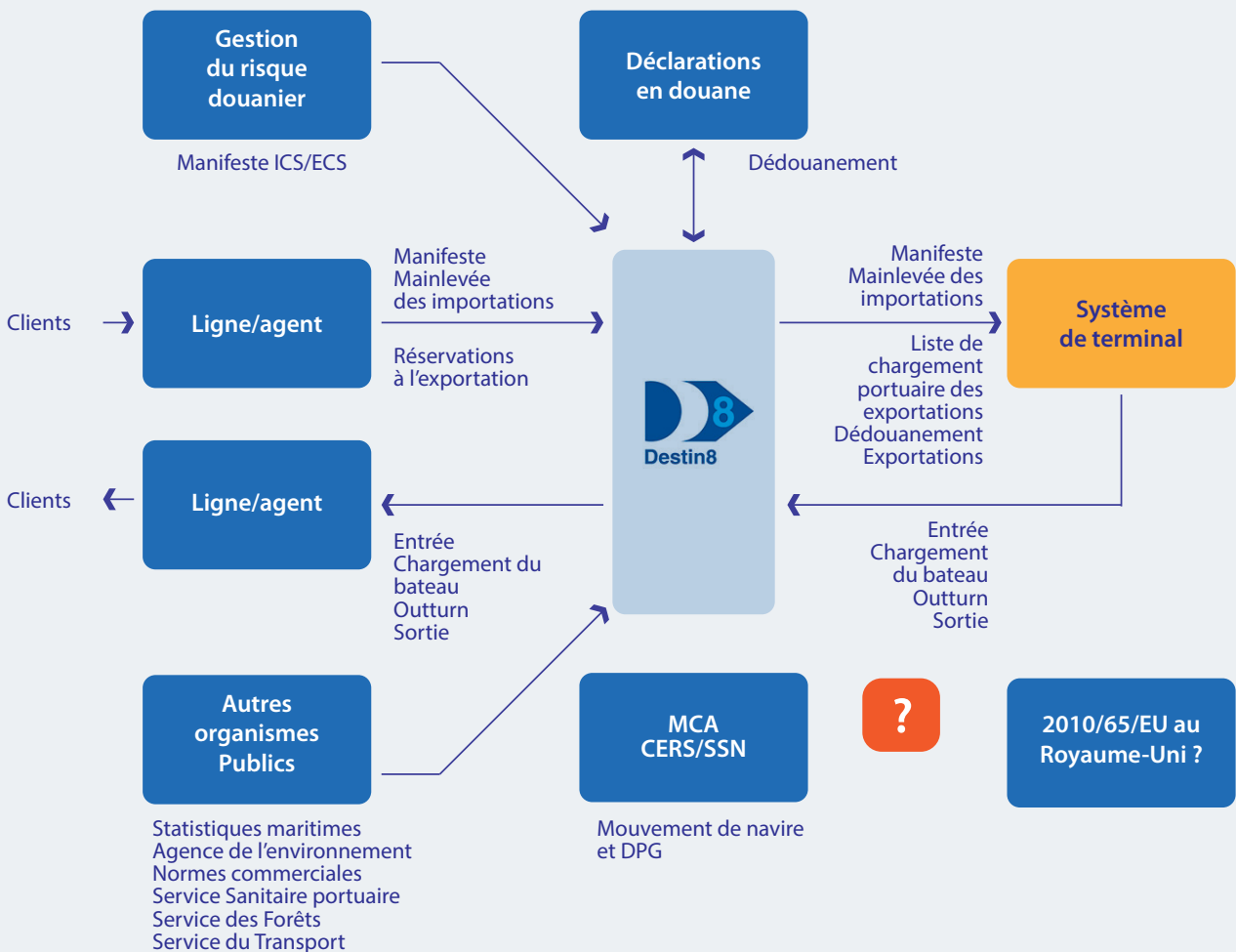
documents en papier par leur équivalent électronique', est resté d'actualité. Bien sûr, le temps nécessaire au dédouanement et le volume des documents en papier ont diminué mais – et c'est plus important encore – le système encourage le transfert de données par le biais d'une présentation unique des données pour des usages multiples dans le domaine B2B des opérations portuaires.

Le concept de présentation unique des données est considéré comme l'un des principaux avantages du Guichet unique pour le commerce international. L'un des objectifs principaux du système portuaire intégré de Fexistowe est de faciliter la réutilisation de données à partir d'une unique présentation, notamment en vue de se conformer aux exigences de la législation britannique, des directives de l'Union Européenne et autres formes de réglementation publique. Par conséquent, l'interopérabilité entre différents types de systèmes d'information inter-organisationnels (SIO) est déjà réalisée dans plusieurs domaines, à savoir :

Les statistiques maritimes : les données relatives au navire/ voyage et au manifeste, qui sont reçues et stockées par Destin8, sont utilisées à des fins de conformité avec la directive 2009/42/EC de l'Union Européenne sur les statistiques maritimes relatives au fret.

Les marchandises dangereuses et polluantes : en ce qui concerne les importations, les exportations et le fret restant à bord (FRAB), les renseignements sont stockés sur Destin8 pour être utilisés par le département de la sécurité, en cas d'incident ou d'urgence. Ces données, ainsi que les renseignements concernant le navire/voyage, peuvent également être utilisées par les autorités nationales chargées de la sécurité maritime et, si nécessaire, elles sont envoyées à la partie idoine, en conformité avec la directive sur les déchets portuaires (directive 2000/59/EC), la directive sur le contrôle par l'Etat du port (directive 2009/16/EC) et la directive sur le suivi du trafic des navi-

Destin8 –MCP plc
Flux de messages principaux – Avis d'arrivée et Présentation, Déclaration sommaire et Déclaration en douane





res (directive 2002/59/EC, telle qu'amendée par les directives 2009/17/EC et 2011/15/EC).

Formulaires FAL et Guichet unique : la directive 2010/65/EU contraint les Etats membres de l'Union Européenne à accepter et à mettre en œuvre, dès que possible, et dans tous les cas au plus tard le 1er juin 2015, l'accomplissement des formalités déclaratives sous format électronique et leur transmission via un Guichet unique. Bien que la plupart des prescriptions du formulaire FAL1 apparaisse déjà dans les renseignements de navire/voyage soumis à Destin8 et contenus dans celui-ci, et que les prescriptions du formulaire FAL2 soient déjà remplies, le système permet parfaitement de faciliter les formalités déclaratives conformément à la directive 2010/65/EU. L'arrivée d'un voyage sur Destin8 est conforme aux prescriptions de la directive 2913/92/EEC, en ce sens que les renseignements contenus dans le manifeste permettent à Destin8 d'accomplir les prescriptions réglementaires au nom des ports et des transporteurs, tout en permettant aux transporteurs de soumettre leurs données une seule fois.

De nos jours, les Douanes utilisent la plupart des manifestes soumis à Destin8 à des fins de contrôle fiscal. Les manifestes soumis au système utilisent le format de message douanier de rapport de chargement (CUSCAR) de l'EDIFACT-ONU et sont transmis à un système douanier de lutte contre la contrebande, à des fins de profilage et de gestion des risques. Le format CUSCAR accepte également des éléments de données supplémentaires requis par le système de contrôle des importations (ICS). Le manifeste est également mis à la disposition d'autres services publics, tels que le service de la quarantaine, le service vétérinaire et le service de l'agriculture, qui utilisent le même système. Par exemple, ils utilisent Destin8 pour scanner

les conteneurs aux rayons X, lorsque les autorités chargées de l'application de la loi utilisent Destin8 pour notifier la nécessité de les scanner, et pour procéder à la mainlevée des conteneurs après scanographie. Aucun manifeste sur support papier ne doit être présenté aux Douanes, ni à l'opérateur portuaire, ni à aucun autre département public utilisant le système. Les transporteurs peuvent, sans autorisation préalable, apporter des amendements. Toutefois, les Douanes doivent être immédiatement notifiées des amendements sensibles.

En résumé, l'expérience de Felixstowe prouve que d'importants bénéfices, tant opérationnels que financiers, peuvent être réalisés grâce au développement de systèmes portuaires complètement intégrés et efficaces. Il va sans dire que ce genre de système permet de réduire considérablement le volume du travail administratif puisque les informations sont saisies une seule fois. La répétition de la saisie et du stockage des informations est limité autant que possible, ce qui permet d'éviter le travail inutile. Le temps nécessaire à la manutention, au traitement et à la mainlevée du fret, et par conséquent le séjour des marchandises dans le port, sont fortement réduits, tout simplement parce que les renseignements nécessaires sont transmis instantanément aux personnes qui en ont besoin.

Il convient de souligner, néanmoins, que la notion de 'communauté' est une condition préalable indispensable à la réussite du système portuaire intégré de Felixstowe. Il est primordial que les principales parties prenantes au système mettent en commun leurs intérêts et adoptent un plan d'action commun, afin de réaliser le développement souhaité. Il ne faut pas oublier que le système a été, et continue d'être optimisé par ses utilisateurs, et pour ses utilisateurs. C'est la seule manière d'en faire bénéficier tous les membres de la communauté portuaire, ce qui a une incidence directe sur l'avenir du port et de sa communauté.

References

- Pour plus d'informations concernant MCP plc ou le système Destin8, veuillez contacter Alan Long, directeur général, au +44 1394 600200 ou par courriel à l'adresse suivante : alanlong@mcplc.com.
- La société Maritime Cargo Processing plc est membre fondateur de l'Association Européenne des Systèmes Portuaires Intégrés (EPCSA).

Contact information

Yann Duval
Trade Facilitation Section
Trade and Investment Division

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP)
Email: duvaly@un.org
URL: www.unescap.org/unnext/tools/business_process.asp