

Les contrôles qualité à l'import et à l'export

Par **Didier MICHAUD-DANIEL**
Directeur général de Bureau Veritas

Communautés de marchands, centres logistiques, frontières, zones de stockage : telles sont quelques-unes des multiples facettes que présentent les places portuaires. Avec 90 % du commerce mondial s'effectuant par la voie maritime, les places portuaires jouent donc un rôle clé dans la fluidité des échanges internationaux. Dans chacune de ces différentes configurations, Bureau Veritas intervient pour tester, inspecter et certifier les marchandises, et ainsi faciliter les interactions entre les chargeurs, les *traders*, les armateurs et les services des douanes, et ce dans toutes les places portuaires mondiales.

Sous l'effet de la globalisation se sont développés, ces dernières années, des systèmes de contrôles (*Consignment base conformity assesment*) et d'échange d'informations (*Port community systems*) qui permettent aux places portuaires de répondre à la fois à la fluidification des échanges et à la détection des marchandises dangereuses ou contrefaites.

Introduction

C'est dès sa création, en 1828, que le Bureau Veritas a vu dans les ports les lieux de prédilection de l'exercice de ses divers métiers.

En effet, Bureau Veritas y contrôle les navires qu'il classe, les matières premières agricoles et minérales qui s'échangent, les produits finis qui sont destinés à être mis sur le marché, les conteneurs qui s'échangent, en plus de l'ensemble des équipements industriels des ports (grues, installations de stockage...).

Bureau Veritas y rencontre naturellement tous ses clients tant publics que privés : armateurs, douanes, *traders*, chargeurs, autorités portuaires, fabricants, importateurs et exportateurs.

Le port est le symbole du formidable essor du commerce international au cours des 25 dernières années, tout particulièrement depuis l'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2001. Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), plus de 90 % du commerce mondial est acheminé par voie maritime, ce qui donne aux places portuaires un rôle clé dans la fluidité des échanges internationaux.

Dans le cadre de cet article, c'est du port comme lieu d'échanges et de croisement des flux physiques et des flux d'information dont nous traiterons, en le considérant d'abord comme un nœud logistique et commercial, puis comme une frontière.

En tant que nœud logistique et commercial, il s'y effectue un nombre important d'opérations critiques pour l'exécution des contrats qui rendent prééminent le rôle de la communauté portuaire dans l'amélioration de l'attractivité des ports. En tant que frontière, le port est à la fois un lieu de passage et une barrière, il joue ainsi le rôle d'un filtre, notamment dans le cadre des recommandations du *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT - Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce), puis de celles de l'OMC.

Le port : un nœud logistique et commercial

Des cités grecques ou phéniciennes aux méga-ports actuels, les ports ont joué un rôle majeur dans le développement du commerce. Ce dynamisme a, le plus souvent, été le fruit d'associations de marchands (on peut citer à titre d'exemple le rôle historique qu'a joué la région de la Hanse teutonique, autour de la mer Baltique et de la mer du Nord) et se traduit de nos jours par le dynamisme de certaines communautés portuaires.

Les opérations portuaires et l'exécution des contrats

Nous focaliserons notre attention dans cette section sur le commerce des matières premières, qui représente le premier marché pour l'inspection commerciale des cargos (plus de 3 milliards d'euros par an). Les ports sont des points critiques dans la logistique liée au commerce international. Pour les producteurs, les chargeurs, les *traders*

et les utilisateurs finaux de matières premières (prenant les formes physiques les plus diverses), ils sont des points de passage permettant l'accès aux marchés du monde entier. Ils servent également au stockage et au transfert des marchandises.

Cependant, de nombreux risques sont associés aux mouvements des matières premières *via* les ports, comme les pertes subies pendant le chargement, le déchargement ou le stockage des produits, ou la dégradation et/ou la contamination de cargaisons dues à un mélange accidentel avec d'autres produits. Ces risques peuvent générer des coûts très importants pour les propriétaires des cargaisons, des coûts pouvant se chiffrer en plusieurs dizaines de millions de dollars en cas de litige entre acheteur et fournisseur sur la qualité et la quantité d'une cargaison.

Bureau Veritas permet à ses clients de minimiser les risques liés au commerce de matières premières en détachant auprès d'eux des experts chargés de superviser les opérations de chargement/déchargement et d'assurer que les protocoles appropriés sont bien suivis. Ces experts préviennent les clients en temps réel lorsque les procédures standards ne sont pas respectées.

La vérification de la quantité d'une cargaison de matières premières en vrac peut être conduite de différentes façons. La méthode de référence (*Draft Survey*), utilisée lorsque les matières premières sont transportées par vraquier, consiste à mesurer l'écart entre la ligne de flottaison du navire vide et la ligne de flottaison du navire chargé. Une série de calculs est ensuite effectuée pour déterminer la masse de la cargaison.

Ainsi, de nombreux paramètres doivent être pris en compte par nos inspecteurs dans le cadre de leurs mesures, comme le degré de salinité des eaux du port, qui peut influencer sur la flottabilité du navire ou sur la mesure du volume des réservoirs à eau de ballast. Par ailleurs, l'état de la mer et/ou la force des courants peuvent compliquer la prise de ces mesures.

Lorsque des matières premières sont transportées par camion ou par rail, différentes méthodes permettent d'en déterminer les poids, comme l'utilisation de ponts à bascule, de bascules de silos et la réalisation de sondages volumétriques. Dans ce dernier cas, nos inspecteurs supervisent les opérations de pesée et vérifient que les outils de mesure ont été correctement étalonnés.

La qualité des matières premières est la plupart du temps déterminée par l'analyse en laboratoire d'un échantillon représentatif de la cargaison. Pendant le chargement ou le déchargement d'une cargaison, un inspecteur Bureau Veritas collecte à intervalle régulier des échantillons selon des référentiels définis par des organisations indépendantes (telles que l'ISO ou l'*American Society for Testing and Materials* (ASTM international) ou par des associations professionnelles spécialisées dans la famille des produits inspectés (par exemple, *Grain & Feed Trade Association* pour les céréales et les aliments pour le bétail, ou *Federation of Cocoa Commerce*), qui publient des contrats standards et des règles de supervision et d'échantillonnage. Les échantillons prélevés peuvent être envoyés directement au laboratoire (pour une cargaison de pétrole, par exemple).



Ballet aérien de conteneurs.

Photo © Fotolia



Figure 1 : Les acteurs du guichet unique du port de Cotonou (Bénin).

Dans les cas des minerais et de nombre de produits agricoles, les échantillons prélevés sont la plupart du temps combinés pour obtenir un échantillon global, qui est lui-même réduit par phases successives, selon des procédures acceptées par l'industrie, pour obtenir un échantillon représentatif qui sera envoyé au laboratoire. Il se peut ainsi que la qualité d'une cargaison de plusieurs dizaines de milliers de tonnes soit déterminée à travers l'analyse d'un échantillon de laboratoire pesant seulement 100 ou 200 grammes.

L'échantillonnage et la préparation/réduction des échantillons sont des étapes clés de toute mesure de la qualité d'une cargaison qui requièrent une grande expérience, de l'expertise technique et de la minutie de la part de l'équipe d'échantillonnage.

Cela est d'autant plus vrai que la plupart des ports, dans le monde, ont été conçus sans qu'il ait été tenu compte des contraintes liées au besoin d'échantillonnage des cargaisons et que très peu d'installations portuaires sont équipées d'échantillonneurs automatiques.

Ce type d'intervention requiert de la part de nos équipes une grande connaissance des produits inspectés, de justifier d'une expérience pratique de la logistique portuaire et des aspects techniques du transport des matières premières, tels que les bonnes conditions de chargement et de déchargement, la vérification de la propreté des cales

et les méthodes d'échantillonnage permettant d'obtenir des échantillons représentatifs.

Des tests de mesure appelés *Transportable Moisture Limit* peuvent également être réalisés. Ces tests permettent aux transporteurs d'identifier et de maîtriser les risques liés à la liquéfaction des cargaisons. Dans des situations extrêmes, la liquéfaction d'une cargaison de minerai risque de rendre le vraquier instable et de générer des risques importants.

Enfin, les certificats émis par Bureau Veritas (plus de 200 000 certificats liés à l'inspection de cargaisons de matières premières sont émis chaque année) sont reconnus à travers le monde par de nombreux organismes internationaux, comme l'ASTM, l'ISO, etc... Les banques et autres institutions utilisent nos certificats de qualité et de quantité pour faciliter les transactions commerciales et le financement des cargaisons.

Communautés portuaires et attractivité des ports

L'attractivité des ports relève, entre autres, d'un certain nombre de facteurs physiques, tels que la qualité des infrastructures portuaires ou les possibilités de post-acheminement fluvial et ferroviaire... Ces diverses infrastructures font l'objet de programmes d'investissement afin de permettre aux ports de se positionner au mieux au sein des routes définies par les principaux armateurs et d'attirer les navires ayant les plus grandes capacités, générant

en cela un cercle vertueux contribuant à améliorer la productivité de l'ensemble des acteurs.

Mais ces facteurs physiques ne sont pas les seuls à influencer sur la compétitivité. Depuis l'antiquité, les différents corps de métiers au sein des ports ont constitué des communautés (compagnies maritimes, commissionnaires, manutentionnaires, tractoristes, chargeurs, agences gouvernementales...) aux interactions parfois complexes. L'intensité de ces interactions n'a fait que croître au fur et à mesure de l'augmentation des volumes d'activité sur les dernières décennies. De 800 millions de tonnes chargées en 1955, le trafic maritime a atteint les 8,4 milliards de tonnes en 2010, d'après Les Armateurs de France (www.armateursdefrance.org/la-marine-marchande-dans-le-monde). Par conséquent, l'amélioration de la gestion de l'information nécessaire aux opérations de gestion (administrative, commerciale et logistique) est indispensable sous peine d'affecter négativement la compétitivité des places portuaires.

Afin d'optimiser les interactions entre l'ensemble des acteurs, des guichet uniques ont vu le jour en Europe dans les années 1970 et 1980 sous la forme de *Port Community Systems* (PCS) (que nous traduirons par guichets uniques portuaires). Ces plateformes collaboratives permettent la dématérialisation et l'échange d'informations en temps

réel. Ce faisant, elles améliorent significativement la performance de l'ensemble des acteurs de la communauté portuaire. Pour prendre un exemple récent, le temps nécessaire au traitement d'un conteneur à l'import au port de Cotonou s'est fortement réduit depuis l'adoption d'un guichet unique portuaire en novembre 2010 : il est ainsi passé de 39 jours en janvier 2012 à 17 jours en juillet 2012, avant d'être de 6 jours en mars 2014. Le Bénin est ainsi passé de la 89^{ème} à la 67^{ème} place au classement Logistics Performance Index 2012 de la Banque mondiale tout en augmentant ses recettes douanières de 22 % en 2012 (d'après le FMI). Le PCS devient donc un facteur de compétitivité à part entière.

Les spécificités d'un guichet unique portuaire font parfois l'objet d'un malentendu. Souvent catalogué dans la famille des systèmes informatiques (*Port Operating System, Terminal Operating System...*), il s'en distingue fondamentalement au sens où il est l'expression de la volonté de collaboration de la communauté portuaire. Le guichet unique portuaire est communautaire avant d'être un système. Il doit se comprendre comme un projet de gestion du changement de la communauté et non comme un projet informatique. En conséquence, aucune des 12 étapes nécessaires à la création d'un guichet unique portuaire ne fait référence à une technologie.



* PCS : Port Community System

Source : IPCSA (International Port Community System Association)

Figure 2 : Les 12 étapes de la création d'un guichet unique portuaire.

De fait, l'élément essentiel dans la mise en œuvre d'un guichet unique portuaire est constitué par les concepts de neutralité et de collaboration. Cette plateforme collaborative est neutre et ouverte à l'ensemble des acteurs. En ce sens, l'opérateur du guichet unique portuaire se doit d'être un tiers indépendant et de confiance.

Parfois opérateur public, il peut également intervenir sous la forme d'un partenariat public-privé ou encore en tant qu'opérateur privé.

En tant qu'opérateur de guichet unique portuaire, Bureau Veritas est membre de l'*International Port Community System Association* (IPCSA) et bénéficie, à ce titre, d'un statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale.

Le port : une frontière

Ligne discontinue, la frontière permet l'accès à un territoire doté d'une souveraineté propre (État, union économique...). Afin de protéger ses intérêts financiers nationaux, un gouvernement peut organiser des inspections afin de vérifier l'expédition de marchandises commandées depuis l'étranger. Les gouvernements sont également souverains pour veiller à la protection de la santé et assurer la sécurité des personnes ou la protection de l'environnement, dès lors que les règlements techniques, les normes et les procédures d'évaluation de la non-conformité sont non discriminatoires et ne créent pas d'obstacle indu au commerce (les barrières techniques au commerce (TBT en anglais) sont sous la surveillance de l'OMC et font l'objet de négociations dans le cadre des accords de libre échange).

Les inspections avant expédition

L'objectif de l'inspection avant expédition est de garantir aux gouvernements le recouvrement des droits de douane effectivement dus au titre des importations. Les recettes fiscales des pays les moins développés dépendent presque uniquement des revenus douaniers.

Le gouvernement du pays d'importation conclut donc un contrat avec un organisme d'inspection indépendant. Ce contrat est conçu de manière à fournir à son administration douanière un appui fiable et indépendant. Celui-ci se traduit par la mise à disposition, pour chaque chargement à l'importation, de données d'évaluation et de classification douanière permettant de sécuriser le calcul de l'assiette de la taxation.

Ce type de contrat est généralement régi par l'Accord sur l'inspection avant expédition (Uruguay Round, https://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/agrm9_f.htm#preshipment) de l'Organisation mondiale du commerce.

Initialement, l'importateur informe la société d'inspection de son intention d'importer des biens, en lui fournissant les coordonnées de l'exportateur, les spécifications des marchandises et leur valeur commerciale. La société d'inspection prend ensuite contact avec l'exportateur en vue d'organiser avec ce dernier la vérification physique de l'expédition. Un inspecteur qualifié se rend ensuite sur place afin de procéder à un contrôle visuel conformément à la norme ISO 17020, puis il transmet ses conclusions au centre régional de la société d'inspection concerné.

Le centre régional demande alors à l'exportateur de lui fournir les documents finaux : copie de la facture définitive qui servira plus tard de base à l'établissement des documents relatifs à la marchandise (dont, entre autres : déclaration en douane import, connaissement et autres certificats...). Une fois complétées par le rapport de l'inspecteur, ces données permettront au centre régional de fournir un avis d'expert sur la valeur taxable réelle de la transaction en se basant sur les méthodes comparatives décrites dans l'Accord sur la mise en œuvre de l'article VII du GATT de 1994 (évaluation en douane), dont la bonne exécution est de la responsabilité de l'Organisation mondiale du commerce.

Suite à ce travail sur la valeur, les marchandises objet de l'expédition sont classifiées selon la nomenclature du Système Harmonisé (SH) de l'Organisation mondiale des douanes afin de permettre l'application du taux de taxation propre à chaque produit. Chaque pays attribue en effet à chaque code SH un taux de taxation particulier habituellement applicable *ad valorem* (à l'exception de certains produits, tels que les hydrocarbures, le tabac ou l'alcool, qui sont le plus souvent soumis à une taxation à la quantité, au litre ou au kilo).

Les données relatives à l'inspection, la détermination de la valeur et la classification douanière sont finalement transmises par la société d'inspection aux autorités douanières du pays d'importation et à l'importateur sous la forme d'un certificat. Ces données permettent aux douanes de percevoir le montant des droits et taxes d'importation effectivement dus pour chaque expédition. Les douanes utilisent généralement aussi ces informations pour constituer leur propre base de données sur la valeur de manière à renforcer l'efficacité de leurs services spécialisés (Valeur, Enquêtes...). Toutefois, ces données ne peuvent être utilisées comme point de référence formelle que sur une période de trois mois, ce qui implique des mises à jour permanentes.

La vérification de conformité : *Consignment Base Conformity Assessment*

Depuis le début de la mondialisation (dans les années 1990) et hormis la chute de 2009 liée à la crise financière, le volume du commerce international n'a cessé de croître. La multiplication de l'offre de produits, supportée par des moyens de communication toujours plus rapides et sophistiqués ainsi que par la facilitation des échanges, a conduit à une certaine désorientation des consommateurs (en témoignent les crises récentes et les campagnes de rappels massives) et à l'augmentation des risques liés à l'utilisation/consommation de ces produits, des risques dont les autorités et le consommateur ont aujourd'hui beaucoup plus conscience.

Cette crainte des produits non conformes, la contrefaçon grandissante (de 5 à 7 % du volume d'échanges de produits entre les pays selon la Chambre de commerce internationale) et la complexité de l'intégration de l'évaluation de la conformité dans les cycles de plus en plus courts de développement et de commercialisation des produits rendent la question de la conformité des produits d'autant plus délicate pour les gouvernements.

Le manque de ressources adaptées, ainsi que les contraintes grandissantes des exigences internationales (telles que les normes ISO CASCO d'évaluation de la conformité) et l'accord sur les obstacles techniques au commerce de l'OMC font que de nombreux pays se sentent désarmés dans le traitement local et autonome de la conformité des produits accédant à leur marché intérieur.

L'évaluation de la conformité d'expéditions (CBCA - *Consignment Based Conformity Assessment*) a été développée au cours des vingt dernières années suite à l'explosion du commerce international pour répondre aux problématiques énoncées plus haut. L'objectif principal est de rétablir la confiance envers les produits disponibles sur le marché en réduisant significativement le risque de leur non-conformité (produits principalement visés : les produits électriques/électroniques, les jouets, les matériaux de construction, les appareils à gaz, les pièces automobiles, les produits chimiques, les produits pharmaceutiques, les cosmétiques, le textile, l'alimentaire...)

Les concepts du CBCA sont établis à partir des conséquences de la mondialisation :

- les produits exportés sont généralement vendus dans plusieurs pays et sont probablement déjà confrontés à la nécessité de leur conformité à des réglementations existantes (par exemple, les normes harmonisées en Europe) ;
- la conformité des produits par rapport aux normes est une démarche intrinsèque à leur développement : c'est une finalité qui ne tient que très rarement au hasard ;
- les démarches volontaires ou obligatoires entreprises par l'exportateur ou le fabricant ayant pour but la maîtrise de la qualité des produits (conception, fabrication, maintenance...) contribuent à l'augmentation de la confiance dans la conformité des produits ;
- les rappels de marché et les rejets/destructions des marchandises non conformes aux frontières ont un impact élevé sur les importateurs, ceux-ci n'ayant généralement pas la capacité d'assurer la conformité des produits qu'ils importent (ces rappels sont difficilement envisageables dans la plupart des pays en voie de développement) ;
- les contrôles doivent promouvoir la conformité sans entraver inutilement le commerce : cela implique l'intégration d'un système d'évaluation du risque et la prise en compte des preuves de conformité existantes dans le programme d'évaluation de la conformité des produits.

Alors que la conformité des productions locales (parfois inexistante pour certains produits) sera traitée généralement par le biais d'une licence d'exploitation établie à partir d'audits et d'essais périodiques réalisés par l'autorité locale, la conformité des importations sera traitée par le processus d'évaluation de la conformité des expéditions (CBCA) donnant lieu à un certificat requis pour tout dédouanement de la marchandise.

L'autorité en charge du contrôle de la conformité des produits (ministères chargés du Commerce, organismes de contrôle, organismes nationaux de normalisation et de contrôle...) désigne un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité d'envergure internationale qui réalisera/réaliseront les évaluations CBCA dans les pays fournisseurs.

Cette activité tend à être de plus en plus harmonisée avec l'accréditation ISO/CEI 17020 des organismes d'évaluation, le code de bonnes pratiques (*Code of Practice*) de l'*International Federation of Inspection Agencies* (IFIA), le développement de routes d'évaluation allégées selon le niveau de risque de l'exportateur, le traitement particulier des aspects sociétaux (*traders* locaux traitant de faibles volumes), la lutte contre les contrefaçons, les documents falsifiés et autres types de fraude.

En complément, la mise en place des programmes CBCA contribue significativement à l'amélioration de l'action de l'administration en charge de la qualité dans le pays mettant en place un tel programme : elle conduit à une révision du catalogue de normes existantes, à une refonte de l'activité normalisation et au développement de compétences locales d'évaluation de la conformité, et ce, tant au niveau des prestations d'essais que de la maîtrise des systèmes.

Les autorités en charge de la mise en place de programmes CBCA sont de plus en plus attentives aux résultats obtenus, notamment en matière de détection d'importations non satisfaisantes (plus d'une centaine de millions de produits rejetés en 2014 par Bureau Veritas, des produits initialement destinés à être exportés vers des pays d'Afrique et du Moyen-Orient représentant une population totale de 240 millions d'habitants).

Conclusion

Nœud logistique et commercial, frontière d'États souverains, le port est un espace unique où sont traitées des opérations logistiques, commerciales et administratives entre parties privées et agences gouvernementales. De l'efficacité de ces opérations dépendent la fluidité et la sécurité des opérations du commerce international, deux exigences qui, loin de s'opposer, constituent les deux faces d'une même pièce.

Le rôle des organismes indépendants tierces parties comme Bureau Veritas est d'accompagner, notamment dans les ports, les acteurs publics et privés qui sont parties prenantes au commerce international, jouant en cela de leur positionnement indépendant et impartial au regard des intérêts des uns et des autres.

Bureau Veritas

Créé en 1828, Bureau Veritas est un leader mondial dans le domaine des tests, de l'inspection et de la certification (TIC). Il délivre à ses clients des services à haute valeur ajoutée afin de les aider à répondre aux défis croissants liés à la qualité, à la sécurité, à la protection de l'environnement et à la responsabilité sociale.

Partenaire de confiance, Bureau Veritas offre des solutions innovantes allant au-delà de la simple conformité aux normes et aux réglementations afin de réduire les risques, d'améliorer les performances et de promouvoir un développement économique durable.

Les valeurs clés de Bureau Veritas incluent l'intégrité et l'éthique, l'indépendance et l'impartialité, l'orientation client et la sécurité au travail.

Bureau Veritas est reconnu et accrédité par les plus grands organismes nationaux et internationaux.