

Utilisation abusive du transport maritime par conteneurs dans le commerce mondial de contrefaçons

Synthèse



Synthèse

Le commerce de produits de contrefaçon représente un risque socio-économique de longue date et de plus en plus important à l'échelle mondiale, qui menace l'efficacité de la gouvernance publique et des entreprises ainsi que le bien-être des consommateurs. Dans le même temps, il devient une source importante de revenus pour les groupes criminels organisés. Il nuit également à la croissance économique en sapant à la fois les revenus des entreprises et leur incitation à innover.

Les produits de contrefaçon et piratés ont tendance à être expédiés par quasiment tous les moyens de transport. Sur le plan du nombre de saisies, le trafic de contrefaçons par petits colis s'accroît et devient un problème important en termes d'application des droits; cependant, en termes de valeur, les contrefaçons transportées par porte-conteneurs dominent clairement.

Au cours des dernières décennies, les conteneurs sont devenus le moyen universel de regrouper des marchandises dans des cargaisons normalisées et uniformes. L'introduction des conteneurs a constitué un changement révolutionnaire dans les transports, offrant de nouvelles possibilités logistiques, améliorant l'efficacité et réduisant considérablement le coût global du commerce international. Parallèlement, les trafiquants ont jugé attrayant, compte tenu de la facilité et du faible risque, de charger dans les conteneurs non seulement des produits de contrefaçon, mais aussi des stupéfiants et d'autres types de marchandises de contrebande, voire même des migrants sans papiers.

Les données disponibles confirment le degré élevé d'utilisation abusive du transport maritime par conteneurs par les auteurs de contrefaçon. L'analyse présentée dans ce rapport utilise deux types de données. Le premier comprend des informations sur le commerce de produits de contrefaçon, qui sont basées sur des données douanières relatives aux saisies de produits de contrefaçon obtenues auprès de l'Organisation mondiale des douanes, de la direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne et du Service américain des douanes et de la protection des frontières («Customs and Border Protection Agency», CBP). Le second comprend des données sur le commerce par porte-conteneurs provenant de la base de données du Forum international des transports (ITF) de l'OCDE, du Comext d'Eurostat et des indices sur le transport maritime par conteneurs élaborés par la CNUCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement).

Un examen des données a révélé que, si le plus grand nombre de saisies douanières de produits contrefaçons et piratés provenaient de colis postaux, le transport maritime représentait la valeur saisie la plus élevée. En 2016, les porte-conteneurs transportaient 56 % de la valeur totale des contrefaçons saisies.

Le plus grand nombre d'envois de contrefaçon provenaient d'Asie de l'Est, la Chine et Hong Kong (Chine) étant en tête du classement. L'Inde, la Malaisie, le Mexique, Singapour, la Thaïlande, la Turquie et les Émirats arabes unis continuent également de

figurer parmi les principales économies d'où proviennent des produits de contrefaçon et piratés commercialisés dans le monde entier au cours des périodes concernées.

Une analyse complémentaire réalisée pour l'Union européenne a démontré que plus de la moitié des conteneurs transportés en 2016 par des navires provenant d'économies connues comme étant des sources majeures de contrefaçons sont entrés dans l'UE à travers l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Certains pays de l'UE, tels que la Bulgarie, la Roumanie, la Croatie et la Grèce, ont également des volumes relativement faibles de commerce par conteneurs en général, mais un niveau élevé d'importations en provenance d'économies produisant des contrefaçons de manière intense.

Les développements en cours et prévus en matière d'infrastructures dans l'UE pourraient modifier considérablement les modèles d'importation de produits de contrefaçon par conteneurs. L'initiative chinoise «Belt and Road» (une ceinture, une route) revêt une importance particulière dans ce contexte, car elle pourrait entraîner une augmentation substantielle du nombre de contrefaçons entrant dans l'Union européenne par des porte-conteneurs transitant par des ports de la région méditerranéenne.

Pour lutter contre le commerce illicite, un certain nombre de méthodes d'évaluation des risques et de ciblage ont été adaptées au transport par conteneurs, en particulier pour cibler le commerce illicite de stupéfiants et de marchandises dangereuses et prohibées. Toutefois, il semble que le commerce illicite de contrefaçons ne constitue pas une priorité absolue pour les douanes, étant donné que les envois de contrefaçons sont généralement perçus comme des «infractions commerciales» plutôt que comme des activités criminelles. Par conséquent, il se peut que les efforts d'application des droits existants ne soient pas suffisamment adaptés pour répondre à ce risque.

Certains efforts ont été déployés par le secteur pour renforcer la coordination afin de lutter contre la menace du commerce illicite dans le transport maritime. Un bon exemple est la «déclaration d'intention», à laquelle des titulaires de marques connues, des exploitants de navires et des agents d'expédition ont collaboré pour élaborer des lignes directrices volontaires afin de sensibiliser à l'importance de recueillir suffisamment d'informations sur les parties utilisant leurs services de transport maritime. Il semble qu'il existe une marge d'amélioration considérable à cet égard.