



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

**CADRE DE NORMES VISANT
A SECURISER ET A FACILITER LE COMMERCE MONDIAL**

Juin 2005

Copyright © 2005 Organisation mondiale des douanes. Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à copyright@wcoomd.org



TABLE DES MATIERES

1. AVANT-PROPOS	3
1.1. INTRODUCTION.....	3
1.2. OBJECTIFS ET PRINCIPES DU CADRE	4
1.3. QUATRE ELEMENTS CLES DU CADRE DE L'OMD	4
1.4. DOUBLE PILIER DU CADRE	5
1.5. AVANTAGES	5
1.6. RENFORCEMENT DES CAPACITES.....	5
1.7. MISE EN OEUVRE	6
2. AVANTAGES	7
2.1. NATIONS/GOUVERNEMENTS.....	7
2.2. DOUANE	7
2.3. ENTREPRISES.....	8
3. NORMES DE L'OMD VISANT A SECURISER ET A FACILITER LE COMMERCE MONDIAL ...	9
3.1. LE PILIER DOUANE-DOUANE	9
3.2. NORMES DU PILIER 1.....	10
3.3. PILIER DOUANE-ENTREPRISES	11
3.4. NORMES DU PILIER 2.....	13
4 ANNEXE 1.....	15
APPENDICE	33
5 ANNEXE 2.....	39

*

* *



1. Avant-propos

1.1. Introduction

Le commerce mondial est l'un des moteurs essentiels de la prospérité économique. Le système commercial mondial n'est pas à l'abri d'actes terroristes qui porteraient gravement atteinte à l'économie mondiale dans son ensemble. Organismes publics chargés de contrôler et de gérer le mouvement des marchandises à l'échelon international, les administrations des douanes occupent une position unique pour renforcer la sécurité de la chaîne logistique internationale et contribuer au développement socio-économique en assurant la perception des recettes et la facilitation des échanges.

Une stratégie ayant reçu l'aval de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) est donc indispensable pour sécuriser la circulation des marchandises dans le commerce mondial de manière à ne pas entraver, mais au contraire à faciliter les échanges. Sécuriser la chaîne logistique internationale ne représente qu'une étape du processus global consistant à renforcer et à préparer les administrations des douanes pour le 21^{ème} siècle. Par conséquent, pour renforcer et dépasser les pratiques et les programmes existants, les Membres de l'OMD ont conçu un processus destiné à renforcer la sécurité et la facilitation du commerce international. Il s'agit du Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (ci-après dénommé « Cadre de l'OMD » ou « Cadre »). Ce Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial énonce des principes et des normes, et en propose l'adoption en tant que seuil minimal des mesures à prendre par les Membres de l'OMD.

Il apparaît évident que l'OMD constitue la plate-forme appropriée pour cette initiative. En effet, l'OMD peut compter sur la participation de ses 166 administrations douanières membres qui représentent 99 % des échanges mondiaux. Les administrations douanières possèdent des prérogatives importantes dont ne dispose aucun autre service public, à savoir, elles sont habilitées à inspecter le fret et les marchandises acheminées à l'entrée ou à la sortie d'un pays. La douane est également habilitée à refuser l'entrée ou la sortie de marchandises, et à accélérer leur entrée. Les administrations douanières exigent que des renseignements concernant les marchandises importées soient présentés et nécessitent souvent des renseignements concernant les marchandises exportées. Elles peuvent exiger, si la législation le permet, que les renseignements leur soient fournis à l'avance et par voie électronique. Compte tenu des prérogatives et des connaissances uniques dont dispose la douane, cette dernière peut et doit jouer un rôle moteur dans la sécurité et la facilitation du commerce mondial. Toutefois, une démarche intégrée est nécessaire pour optimiser la sécurisation de la chaîne logistique internationale tout en continuant à œuvrer pour la facilitation des échanges. La douane doit donc être encouragée à élaborer des accords de coopération avec les autres organismes publics.

Il n'est ni acceptable ni inutile d'inspecter tous les envois. Une telle pratique entraînerait une interruption complète du commerce mondial. En conséquence, les



administrations douanières qui ont été modernisées utilisent des systèmes informatiques pour gérer les risques à diverses fins. Dans cet environnement, les administrations douanières devraient veiller à ne pas assujettir les milieux commerciaux internationaux à des séries de règles différentes destinées à sécuriser et à faciliter le commerce, et il conviendrait de tenir compte d'autres normes internationales. Il ne devrait exister qu'un seul jeu de normes douanières internationales élaborées par l'OMD, évitant tout double emploi ou contradiction avec les autres exigences intergouvernementales.

Le Cadre de l'OMD tient également compte des éléments essentiels que sont le renforcement des capacités et les prérogatives législatives requises. Alors que certains aspects du Cadre peuvent être mis en oeuvre sans renforcement des capacités, il est admis que de nombreuses administrations auront besoin d'une assistance aux fins de la mise en oeuvre des normes. Le Cadre de l'OMD prévoit d'apporter aux administrations douanières qui l'adopteront une assistance appropriée assortie d'un renforcement des capacités.

1.2. Objectifs et principes du Cadre

Le Cadre vise :

- à établir des normes qui assurent la facilitation et la sécurité de la chaîne logistique à l'échelon mondial en vue de promouvoir certitude et prévisibilité.
- à rendre possible une gestion intégrée de la chaîne logistique pour tous les modes de transport.
- à renforcer le rôle, les fonctions et les capacités de la douane à relever les défis et à tirer parti des opportunités du 21^{ème} siècle.
- à renforcer la coopération entre les administrations des douanes afin d'améliorer leur capacité à déceler les envois à haut risque.
- à renforcer la coopération douane-entreprises.
- à promouvoir la circulation ininterrompue des marchandises le long de chaînes logistiques internationales sécurisées.

1.3. Quatre éléments clés du Cadre de l'OMD

Le Cadre de l'OMD comporte quatre éléments clés. *En premier lieu*, le Cadre harmonise les renseignements préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmis par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit. *En deuxième lieu*, tout pays qui adhère au Cadre s'engage à appliquer une démarche cohérente en matière de gestion des risques afin de lutter contre les menaces en matière de sécurité. *En troisième lieu*, le Cadre exige que, sur demande raisonnable de la nation destinataire fondée sur une méthodologie comparable de ciblage des risques, l'administration des douanes de la nation expéditrice effectue une inspection au départ



des conteneurs et du fret à haut risque en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif tel que des machines à rayons X de grande capacité et des détecteurs de rayonnements. *En quatrième lieu*, le Cadre définit les avantages que la douane offrira aux entreprises qui appliquent les pratiques conseillées et respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique.

1.4. Double pilier du Cadre

Le Cadre de l'OMD, conçu sur la base des quatre éléments clés décrits ci-dessus, repose sur un double pilier, celui du réseau douane-douane et celui des partenariats douane-entreprises. Ce double pilier présente de nombreux avantages. Il comprend un jeu de normes qui sont regroupées de manière à en garantir une compréhension aisée et une mise en oeuvre rapide à l'échelon international. En outre, le Cadre est directement inspiré des mesures existantes de l'OMD en matière de sécurité et de facilitation, ainsi que des programmes élaborés par les administrations membres.

1.5. Avantages

Le présent Cadre offre une nouvelle plate-forme consolidée qui renforcera le commerce mondial, améliorera la sécurité contre le terrorisme et accroîtra la contribution de la douane et des partenaires commerciaux au bien-être économique et social des nations. Il améliorera la capacité de la douane à détecter et à traiter les envois à haut risque et rendra plus efficace la gestion des marchandises, tout en accélérant leur dédouanement et leur mainlevée.

1.6. Renforcement des capacités

Le renforcement efficace des capacités constitue incontestablement un élément clé pour assurer l'adoption et la mise en oeuvre du Cadre par le plus grand nombre de parties. Toutefois, il est également admis que certaines parties du Cadre peuvent néanmoins être mises en oeuvre immédiatement. A cet effet, des stratégies doivent être conçues pour améliorer le renforcement des capacités offert aux Membres et permettre ainsi la mise en oeuvre du Cadre. Pour que le renforcement des capacités soit efficace, il doit reposer sur un fondement préalable réunissant volonté politique et éthique. Ainsi, les pays qui montrent qu'ils s'engagent à appliquer le Cadre et qui manifestent la volonté politique nécessaire à cette fin bénéficieront de l'assistance de l'OMD et d'un groupe de pays et d'autres partenaires en coopération.



1.7. Mise en oeuvre

Pour que le Cadre puisse être mis en oeuvre, il convient non seulement de renforcer les capacités, mais également de prendre conscience qu'une démarche graduelle devra être appliquée. Il n'est pas raisonnable d'attendre de toutes les administrations qu'elles soient en mesure de mettre le Cadre en oeuvre immédiatement. Le Cadre est considéré comme étant un jeu de normes minimal mais il sera mis en oeuvre en plusieurs étapes, selon les capacités de chaque administration et les prérogatives existant sur le plan législatif. Le Secrétariat de l'OMD, en collaboration avec le Groupe stratégique de haut niveau, élaborera un plan de mise en oeuvre des normes du Cadre.

Le présent Cadre est structuré comme suit :

- une description des avantages que présentent son adoption et sa mise en oeuvre;
- les piliers des accords du réseau douane-douane et des partenariats douane-entreprises;
- des annexes contenant des modalités détaillées de mise en oeuvre.

Le présent Cadre sera complété en temps opportun.

*

* *



2. Avantages

L'adoption du Cadre de normes offrira des avantages aux nations/gouvernements, aux administrations des douanes et aux milieux commerciaux.

2.1. Nations/Gouvernements

L'un des principaux objectifs du Cadre est de sécuriser et de faciliter les échanges mondiaux. Le commerce international contribuera ainsi à la croissance et au développement économiques et à la protection du commerce contre la menace du terrorisme international. Parallèlement, le Cadre permettra aux administrations des douanes de faciliter le mouvement du commerce licite, ainsi que d'améliorer et de moderniser les opérations douanières. Cela améliorera la perception des recettes et assurera une application appropriée des lois et règlements nationaux. Le Cadre favorise donc la protection économique et sociale, et encouragera les investissements étrangers directs.

Le Cadre préconise également l'instauration d'accords de coopération entre la douane et les autres organismes publics. Les autres normes internationales existantes devraient être reconnues (voir 1.1). Cela aidera les gouvernements à assurer la gestion et le contrôle intégrés des frontières. En mettant en place les mesures nécessaires, le Cadre habilite les gouvernements à élargir le mandat et les responsabilités des administrations des douanes dans ce domaine.

2.2. Douane

L'un des éléments moteurs du Cadre est la création d'accords du réseau douane-douane visant à promouvoir la circulation ininterrompue des marchandises le long de chaînes logistiques internationales sécurisées. Ces accords de réseau entraîneront notamment des échanges de renseignements précis, en temps opportun, qui permettront aux administrations des douanes de gérer plus efficacement les risques. Cela renforcera non seulement la capacité de la douane à détecter les envois à haut risque, mais permettra également aux administrations des douanes d'améliorer les contrôles qu'elles exercent le long de la chaîne logistique internationale, et d'assurer un déploiement plus efficace des ressources dont elles disposent. Les accords du réseau douane-douane renforceront la coopération entre les administrations des douanes et permettront aux administrations d'exercer des contrôles plus tôt dans la chaîne logistique, par exemple lorsque l'administration d'un pays d'importation demande à l'administration du pays d'exportation d'entreprendre des vérifications en son nom. Le Cadre prévoit également la reconnaissance mutuelle des contrôles dans certaines circonstances. L'application du Cadre permettra aux administrations des douanes d'avoir une vue plus large et plus exhaustive de la chaîne logistique mondiale et créera une opportunité de supprimer les doubles emplois ainsi que la multiplication des exigences en matière de notification.



Comme indiqué ci-dessus, le Cadre permettra aux administrations des douanes de relever les défis du nouvel environnement commercial international en mettant en place les pierres angulaires de la réforme et de la modernisation douanières. Le Cadre a également été structuré de manière souple afin de permettre aux administrations des douanes de progresser à des rythmes différents. Elles pourront ainsi mettre le Cadre en oeuvre selon le niveau de développement, les conditions et les exigences qui leur sont propres.

2.3. **Entreprises**

Le présent Cadre crée notamment les conditions permettant de sécuriser le commerce international, facilite et favorise les échanges internationaux. Cela encourage les acheteurs et les vendeurs à acheminer des marchandises entre les pays, tout en leur facilitant la tâche. Le Cadre tient compte et s'inspire des modèles de distribution et de production modernes internationaux.

Les opérateurs économiques agréés¹ bénéficieront d'un traitement plus rapide des marchandises par la douane, en raison notamment de la réduction du nombre d'envois examinés. Cela se traduira par des économies en temps et en coût. Le Cadre a pour vocation de créer un jeu de normes internationales, ce qui entraîne uniformité et prévisibilité. Il réduit également les exigences multiples et complexes en matière de notification.

Ces procédures incitent les entreprises à investir dans des pratiques et des systèmes satisfaisants en matière de sécurité, en raison notamment de la diminution du nombre des inspections et des évaluations qu'elles subissent aux fins du ciblage des risques, ainsi que du traitement accéléré de leurs marchandises.

*

* *

¹ Un opérateur économique agréé est une partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique. Les opérateurs économiques agréés peuvent être notamment des fabricants, des importateurs, des exportateurs, des agents en douane, des transporteurs, des agents de groupage, des intermédiaires, des exploitants de ports, d'aéroports ou de terminaux, des opérateurs de transports intégrés, des exploitants d'entrepôts ou des distributeurs.



3. Normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

3.1. Le pilier douane-douane

Les administrations douanières doivent travailler en coopération en appliquant des normes communes en vue de maximiser la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale lors du passage du fret et des envois conteneurisés dans les diverses étapes du système commercial mondial. Le pilier douane-douane permet d'atteindre cet objectif. Il constitue un mécanisme efficace pour protéger la chaîne logistique internationale contre les effets du terrorisme et d'autres formes de criminalité transnationale.

Traditionnellement, les administrations douanières inspectent le fret à l'arrivée dans leurs ports nationaux. Aujourd'hui, il convient de mettre en place des mécanismes permettant d'inspecter et de vérifier un conteneur ou envoi avant son arrivée. Compte tenu de leurs prérogatives et de leur expertise inégalées, les administrations douanières contribuent tant à sécuriser qu'à faciliter le commerce mondial.

L'élément central de ce pilier est l'utilisation de renseignements préalables transmis par voie électronique pour identifier les conteneurs ou le fret à haut risque. Au moyen d'outils de ciblage informatisés, les administrations douanières identifient les envois qui présentent des risques élevés le plus tôt possible dans la chaîne logistique, au port de départ ou avant celui-ci.

Il convient de prendre les dispositions nécessaires pour permettre l'échange automatisé d'informations. Les systèmes devraient par conséquent être fondés sur des messages harmonisés et être interopérables.

Pour être efficaces et faire en sorte que le processus ne ralentisse pas la circulation des marchandises, les administrations douanières devraient utiliser des technologies modernes pour inspecter les envois à haut risque. Ces technologies comprennent notamment les appareils de radiographie à large spectre, les appareils à rayons gamma et les dispositifs de détection des rayonnements. La préservation de l'intégrité du fret et des conteneurs, notamment par le recours à des technologies modernes, constitue également une composante essentielle de ce pilier.

En s'inspirant notamment de la Convention de Kyoto révisée, des Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (GCLI) et des programmes nationaux², les administrations douanières qui adhèrent au Cadre de l'OMD concourent à la normalisation du pilier 1³.

² Dans de nombreux cas, les normes du Cadre, et notamment les spécifications techniques, sont tirées directement de ces sources.

³ Les spécifications techniques des normes du Cadre du pilier 1 figurent à l'Annexe 1.



3.2. Normes du pilier 1

Norme 1 – Gestion de la chaîne logistique intégrée

L'administration douanière devrait appliquer les procédures de contrôle douanier intégré décrites dans les Directives douanières relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (Directives GCLI) de l'OMD.

Norme 2 – Prérogatives pour l'inspection du fret

L'administration douanière devrait être habilitée à inspecter le fret à l'entrée, à la sortie, lors du transit (y compris celui demeurant à bord) ou du transbordement.

Norme 3 – Technologie moderne pour le matériel d'inspection

Du matériel d'inspection non intrusif et du matériel de détection des rayonnements devraient être disponibles et utilisés pour procéder, le cas échéant, aux inspections et cela conformément à l'évaluation des risques. Ce matériel est nécessaire pour inspecter rapidement les conteneurs ou le fret à haut risque sans entraver la circulation du commerce licite.

Norme 4 – Systèmes de gestion des risques

L'administration douanière devrait créer un système de gestion des risques permettant d'identifier les envois susceptibles de présenter des risques élevés et l'automatiser. Le système devrait comprendre un mécanisme permettant de valider l'évaluation des menaces et les décisions prises en matière de ciblage, et de déterminer les pratiques conseillées.

Norme 5 – Fret ou conteneurs à haut risque

Le fret et les envois conteneurisés à haut risque sont ceux que les informations disponibles ne permettent pas de considérer comme étant à faible risque, que le renseignement tactique indique comme présentant un risque élevé ou qu'une méthode d'évaluation du degré de risque reposant sur des éléments de données relatifs à la sécurité identifie comme présentant un risque élevé.

Norme 6 – Renseignements fournis à l'avance par voie électronique

L'administration douanière devrait exiger que des renseignements soient fournis à l'avance par voie électronique au sujet du fret et des envois conteneurisés, en temps opportun pour permettre une évaluation adéquate des risques.

Norme 7 – Ciblage et communication

Les administrations douanières devraient prévoir des programmes conjoints de ciblage et de vérification, l'utilisation d'un ensemble normalisé de critères de ciblage, ainsi que des mécanismes compatibles aux fins de la communication et de l'échange d'informations;



ces éléments concourront à la mise au point à l'avenir d'un système de reconnaissance mutuelle des contrôles.

Norme 8 – Mesures de performance

L'administration douanière devrait établir des rapports statistiques contenant des mesures de performance, qui porteront notamment sur le nombre d'envois examinés, le sous-ensemble des envois à haut risque, les vérifications d'envois à haut risque effectuées, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de techniques d'inspection non intrusive, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de techniques d'inspection non intrusive et de dispositifs matériels, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de dispositifs matériels uniquement, le temps nécessaire au dédouanement, ainsi que les résultats positifs et négatifs obtenus. Ces rapports devraient être rassemblés par l'OMD.

Norme 9 – Evaluation de la sécurité

L'administration douanière devrait coopérer avec les autres autorités compétentes pour effectuer des évaluations en matière de sécurité relatives au mouvement des marchandises dans la chaîne logistique internationale et s'engager à combler rapidement les lacunes décelées.

Norme 10 – Ethique du personnel

L'administration douanière et les autres autorités compétentes devraient être encouragées à mettre en œuvre des programmes visant à prévenir les manquements aux règles d'éthique commis par le personnel, à identifier les violations en la matière et à les réprimer.

Norme 11 – Inspection au départ aux fins de la sécurité

L'administration douanière devrait procéder à une inspection au départ du fret et des conteneurs à haut risque, afin d'assurer leur sécurité, à la demande raisonnable du pays d'importation.

3.3. Pilier douane-entreprises

Chaque administration douanière établira un partenariat avec le secteur privé afin de le faire participer aux mesures visant à assurer la sécurité de la chaîne logistique internationale. Ce pilier a pour principal objet de créer un système international permettant d'identifier les entreprises privées qui offrent un degré élevé de garantie en matière de sécurité s'agissant de leur rôle dans la chaîne logistique. Dans le cadre de tels partenariats, ces partenaires commerciaux devraient recevoir des avantages tangibles sous la forme d'un traitement accéléré de leurs marchandises et d'autres mesures.

Le texte ci-après tiré des « Directives de haut niveau aux fins des accords de coopération conclus entre les Membres de l'OMD et le secteur privé pour renforcer la sécurité de la chaîne logistique et faciliter la circulation des échanges internationaux » récapitule les



relations qui doivent nécessairement s'instaurer entre la douane et les entreprises pour renforcer davantage encore la protection des échanges internationaux :

« Dans la mesure où la douane peut compter sur ses partenaires des milieux commerciaux pour évaluer les menaces qui pèsent sur leur propre chaîne logistique et y faire face, les risques auxquels la douane est confrontée s'en trouvent réduits. Les entreprises qui font preuve d'une volonté avérée de renforcer la sécurité de la chaîne logistique en tireront donc des avantages. Le fait de minimiser les risques de cette manière aide la douane à exercer ses fonctions en matière de sécurité et permet de faciliter les échanges licites. »

De tels programmes placent la responsabilité de la sécurité des conteneurs et du fret plus en amont dans la chaîne logistique en faisant participer le secteur privé et en exigeant une sécurité accrue au point d'origine, par exemple au lieu d'emportage du conteneur sur les quais de chargement d'un fabricant étranger et au fur et à mesure que le conteneur est acheminé d'un point à un autre de la chaîne logistique.

Le présent Cadre énonce les critères grâce auxquels les entreprises intervenant dans la chaîne logistique peuvent obtenir la reconnaissance d'un statut de partenaires agréés en matière de sécurité. Ces critères portent sur des éléments tels que l'évaluation des menaces, l'existence d'un plan de sécurité adapté aux menaces ainsi évaluées, l'existence d'un plan de communication, l'existence de mesures et procédures visant à éviter que des marchandises illicites ou non accompagnées de documents ne pénètrent dans la chaîne logistique internationale, la sécurité matérielle des bâtiments et des locaux utilisés en tant que sites de chargement ou d'entreposage, la sécurité du fret et des conteneurs, les moyens de transport, le contrôle du personnel et la protection des systèmes d'information.

Les priorités en matière de validation ou d'agrément des participants sont fonction d'un certain nombre de facteurs, tels que le volume des importations, les anomalies en matière de sécurité, la menace stratégique que constituent certaines régions géographiques, ou d'autres informations liées au risque. Le choix des facteurs sur lesquels l'accent sera mis évoluera inévitablement en fonction des circonstances.

Il est également indispensable de s'accorder de manière générale sur les avantages minimaux que les partenaires commerciaux pourront tirer du statut d'opérateur agréé. Ces avantages sont notamment un passage en douane plus rapide du fret à faible risque, une amélioration du niveau de la sécurité, l'optimisation du coût de la chaîne logistique grâce à l'efficacité en matière de sécurité, une meilleure réputation pour l'entreprise, des opportunités accrues pour les entreprises, une compréhension plus grande des exigences de la douane et une communication plus efficace entre l'opérateur économique agréé et l'administration douanière.

De nombreuses entreprises qui opèrent le long des maillons de la chaîne logistique internationale sont déjà tenues de respecter les normes de sécurité existant à l'échelon international ou disposent déjà de programmes internes de sécurité qui répondent aux préoccupations des administrations douanières. Les systèmes prévus dans le pilier douane-entreprises du Cadre doivent reposer sur l'attribution d'un label de qualité aux opérations douanières courantes qui utilisent la technologie de l'information pour faciliter les procédures généralement liées au commerce transfrontalier et qui offrent des avantages particuliers aux



importateurs, exportateurs, agents en douane, transitaires, transporteurs et autres prestataires de services qui remplissent les conditions requises pour en bénéficier.

En s'inspirant des nombreux programmes novateurs⁴ existants, les administrations douanières et les entreprises commerciales internationales qui adhèrent au Cadre de l'OMD concourent à la normalisation du pilier 2⁵.

3.4. Normes du pilier 2

Norme 1 – Partenariat

Les opérateurs économiques agréés participant à la chaîne logistique internationale s'engagent dans un processus d'auto-évaluation par rapport à des pratiques conseillées et des normes de sécurité déterminées à l'avance afin de s'assurer que leurs procédures et leurs principes internes offrent des garanties adéquates contre la manipulation de leurs envois et de leurs conteneurs jusqu'à ce qu'ils ne soient plus sous le contrôle de la douane à destination.

Norme 2 – Sécurité

Les opérateurs économiques agréés incorporent les meilleures pratiques déterminées à l'avance en matière de sécurité dans leurs méthodes commerciales existantes.

Norme 3 – Agrément

L'administration douanière, avec l'aide de représentants des milieux commerciaux, met en place des processus de validation ou des procédures d'agrément de la qualité qui inciteront les entreprises à devenir des opérateurs économiques agréés.

Norme 4 – Technologie

Toutes les parties préservent l'intégrité du fret et des conteneurs, en facilitant le recours aux technologies modernes.

⁴ Ces programmes comprennent notamment la Convention de Kyoto révisée, le Programme StairSec de la Suède, les « Partenaires en protection (PEP) » du Canada, le Programme « Frontline and Accredited Client » de l'Australie, le Partenariat entre la douane et les entreprises des Etats-Unis contre le terrorisme (C-TPAT), le Programme « Frontline and Secure Exports Partnership (SEP) » de la Nouvelle-Zélande, le Groupe de l'OMD sur le partenariat Douanes/Entreprises et les Directives GCLI de l'OMD.

⁵ Les spécifications techniques des normes du Cadre du pilier 2 figurent à l'annexe 2.

**Norme 5 – Communication**

L'administration douanière met régulièrement à jour les programmes des partenariats douane-entreprises afin de promouvoir les normes de sécurité minimales et les pratiques conseillées en matière de sécurité de la chaîne logistique.

Norme 6 – Facilitation

L'administration douanière travaille en coopération avec les opérateurs économiques agréés afin de maximiser la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale qui commence sur leur territoire douanier ou qui emprunte ce dernier.

x
x x



4. ANNEXE 1

ANNEXE 1 – CADRE DE L'OMD

Dispositions du réseau douane–douane Spécifications techniques du pilier 1⁶

1. Norme 1 – Gestion de la chaîne logistique intégrée

L'administration douanière devrait appliquer les procédures de contrôle douanier intégré telles que décrites dans les Directives douanières relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (Directives GCLI) de l'OMD.

1.1. Portée

La mise en oeuvre des procédures de contrôle douanier intégré nécessite des prérogatives légales appropriées habilitant les administrations douanières à demander la transmission préalable par voie électronique à la douane des données de l'exportateur (voir 1.3.1) et du transporteur (voir 1.3.2) aux fins de l'évaluation des risques en matière de sécurité. En outre, les procédures de contrôle douanier intégré appellent la coopération transfrontalière entre les administrations des douanes en matière d'évaluation des risques et de contrôle douanier, en vue de renforcer la sécurité en général et le processus de la mainlevée, d'où la nécessité d'une base légale. Ces deux conditions sont traitées dans des instruments conçus par l'OMD : les Directives aux fins de l'élaboration d'une législation nationale prévoyant la collecte et la transmission des données douanières, le Modèle d'accord bilatéral, et la Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en matière douanière (Convention de Johannesburg). Dans le cadre de cette coopération, les administrations douanières devraient conclure des accords en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des résultats des contrôles/inspections, ainsi que les programmes d'opérateurs économiques agréés.

1.2. Mesures générales de contrôle

1.2.1 Contrôle douanier

La Convention de Kyoto révisée⁷ prévoit, dans l'Annexe générale (norme 6.1), que toutes les marchandises, y compris les moyens de transport, qui sont introduites sur le territoire douanier ou quittent celui-ci, sont soumises au contrôle de la douane. Aux fins de la norme 1, l'intégrité de l'envoi doit être assurée depuis le moment où les marchandises sont chargées à bord du conteneur ou, si elles ne sont pas conteneurisées, à bord du moyen de

⁶ Les spécifications techniques sont tirées directement des Directives GCLI, avec toutefois des modifications d'ordre rédactionnel et des ajouts.

⁷ Pas encore entrée en vigueur. A la date du mois de juin 2005, 38 des 40 Parties contractantes requises avaient accepté les amendements apportés à la Convention de Kyoto de 1973.



transport jusqu'au moment où elles ne sont plus soumises au contrôle de la douane au lieu de destination.

1.2.2. Evaluation des risques

Dans le cadre de la chaîne de contrôle douanier intégré, les contrôles douaniers et l'évaluation des risques aux fins de la sécurité constituent un processus partagé et permanent qui commence au moment où les marchandises sont préparées pour l'exportation par l'exportateur et se poursuit par la vérification régulière de l'intégrité de l'envoi, tout en évitant tout chevauchement inutile des contrôles. Afin de permettre cette reconnaissance mutuelle des contrôles, les douanes devraient marquer leur accord sur des normes cohérentes de contrôle et de gestion des risques, l'échange des renseignements et des profils de risques, ainsi que l'échange de données douanières, en tenant compte des travaux effectués dans le cadre de la Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement. De tels accords devraient prévoir la possibilité d'appliquer des procédures conjointes de surveillance ou de contrôle de la qualité afin de s'assurer du respect des normes.

1.2.3. Contrôles au départ

Le bureau de douane de départ doit prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre l'identification de l'envoi et la détection de toute manipulation non autorisée le long de la chaîne logistique. S'agissant des envois maritimes conteneurisés, la sélection, l'évaluation des risques et autres mesures de cette nature devraient être effectuées avant le chargement des conteneurs à bord des navires. Le Code ISPS (b 1630-37) décrit en termes généraux les mesures à prendre dans les installations portuaires. En outre, les administrations des douanes situées le long de la chaîne logistique devraient convenir de l'utilisation d'un système de messagerie électronique afin d'échanger des renseignements douaniers, les résultats des contrôles et les notifications d'arrivée, en particulier s'agissant des envois à haut risque. Si nécessaire, les administrations des douanes devraient modifier leurs prérogatives officielles d'habilitation de manière à pouvoir examiner en détail les envois à haut risque.

1.2.4. Scellements

Dans l'intérêt de la sécurité de la chaîne logistique et de la chaîne de contrôle douanier intégré, et notamment en vue d'assurer un mouvement pleinement sécurisé depuis l'emportage du conteneur jusqu'au moment où il est exonéré du contrôle de la douane à destination, la douane devrait appliquer un programme d'intégrité des scellements tel que celui décrit en détail dans les Directives révisées relatives au Chapitre 6 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée (voir Appendice de l'Annexe 1 du Cadre). De tels programmes d'intégrité des scellements, qui reposent sur l'utilisation de scellements mécaniques de haute sécurité au point d'emportage comme le prescrit la norme ISO/PAS 17712, comprennent notamment des procédures permettant d'enregistrer l'apposition et la modification de scellements ainsi que la vérification de leur intégrité à des points clés, par exemple lors d'une rupture de charge.



La douane devrait en outre faciliter l'utilisation volontaire de technologies pour contribuer à garantir l'intégrité des conteneurs tout au long de la chaîne logistique.

1.2.5. Référence unique de l'envoi (RUE)

Les administrations des douanes devraient appliquer la Recommandation de l'OMD relative à la RUE et ses Directives connexes.

1.3 Présentation des données

1.3.1. Déclaration de marchandises à l'exportation

L'exportateur, ou son agent, doit transmettre par voie électronique à la douane du lieu d'exportation une déclaration préalable de marchandises à l'exportation, et ce avant le chargement des marchandises à bord du moyen de transport ou dans le conteneur utilisé pour leur exportation. Aux fins de la sécurité, la douane ne devrait pas exiger que la déclaration préalable de marchandises à l'exportation contienne des renseignements autres que ceux énumérés ci-après.

L'exportateur doit confirmer au transporteur par écrit, et de préférence par voie électronique, qu'il a fourni à la douane une déclaration préalable de marchandises à l'exportation. Lorsque la déclaration de marchandises à l'exportation est une déclaration incomplète ou simplifiée, elle peut devoir être complétée à une date ultérieure par une déclaration supplémentaire, aux fins du recueil des statistiques commerciales notamment, conformément à la législation nationale.

No.	ID OMD	Nom	Description
1 ou	042	Exportateur, codé	Permet d'identifier le nom et l'adresse de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
	041	Exportateur, si pas de code	Nom [et adresse] de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
2	072	Expéditeur, codé, si différent de l'exportateur	Permet d'identifier la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport.
	071	Expéditeur, si pas de code	Nom [et adresse] de la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport.



No.	ID OMD	Nom	Description
3	050	Identification du transporteur	Permet d'identifier une partie qui assure le transport de marchandises entre deux points désignés.
	049	Nom du transporteur, si pas d'ID	Nom [et adresse] de la partie qui assure le transport de marchandises entre deux points désignés.
4 ou	040	Importateur, codé	Identifiant de la partie qui établit - ou au nom de laquelle un agent en douane ou une autre personne agréée établit - une déclaration d'importation. Il peut s'agir de la personne qui est en possession des marchandises ou à laquelle les marchandises sont adressées.
	039	Importateur, si pas de code	Nom [et adresse] de la partie qui établit - ou au nom de laquelle un agent en douane ou une autre personne agréée établit - une déclaration d'importation. Il peut s'agir de la personne qui est en possession des marchandises ou à laquelle les marchandises sont adressées.
5	052	Destinataire, codé, si différent de l'importateur	Identifiant de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.
	051	Destinataire, si pas de code	Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.
6	058	Partie à notifier, codée	Identification d'une partie à notifier.
	057	Partie à notifier, si pas de code	Nom [et adresse] de la partie à notifier.
7	034	Destination de livraison, si différente de l'adresse de l'importateur ou du destinataire	Adresse à laquelle les marchandises doivent être livrées. Adresse, région et/ou pays, selon les exigences de la législation nationale ou les dispositions en vigueur à l'échelon national.
8	064	Pays d'acheminement, codé(s), pour autant qu'ils soient connus	Identification d'un pays par lequel les marchandises ou les voyageurs sont acheminés entre le pays de départ initial et le pays de destination finale.
9	061	Agent, codé, le cas échéant	Identification d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie.
	060	Agent, si pas de code	Nom [et adresse] d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie.
10	145	Numéro de code tarifaire (douane)	Code spécifiant un type de marchandises à des fins douanières, de transport, statistiques ou autres fins officielles (terme général).
	137	Description des marchandises, si pas de code	Description en termes simples de la nature d'une marchandise, suffisante pour l'identifier à des fins douanières, de transport, ou statistiques.
11	143	Numéro UNDG	Le 'United Nations Dangerous Goods Identifier (UNDG)'



No.	ID OMD	Nom	Description
		(code marchandises dangereuses), le cas échéant	est le numéro de série unique attribué au sein des Nations Unies aux substances et articles énumérés dans une liste des marchandises dangereuses les plus couramment transportées.
12	141	Identification du type d'emballage	Code spécifiant le type d'emballage d'une marchandise.
	144	Nombre de colis	Nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage.
13	131	Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure)	Poids (masse) de toutes les marchandises figurant sur la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur.
	136		
14	159	Numéro d'identification du matériel, si conteneurisé et disponible	Marques (lettres et/ou numéros) identifiant le matériel, par exemple le conteneur ou l'unité de chargement.
	152	Identification du type et de la dimension du matériel	Code spécifiant les caractéristiques, à savoir, la dimension et le type d'une unité du matériel de transport.
15	165	Numéro du scellement, le cas échéant et si disponible	Numéro d'identification d'un scellement apposé sur une unité du matériel de transport.
16	109 135	Montant total de la facture (y compris devise, codée)	Somme de tous les montants facturés déclarés sur une seule déclaration.
17	016	Numéro de Référence unique de l'envoi	Numéro unique attribué aux marchandises, tant pour l'importation que pour l'exportation.

1.3.2. Déclaration de chargement

Le transporteur, ou son agent, doit transmettre par voie électronique une déclaration préalable de chargement à la douane du lieu d'exportation ou d'importation. En ce qui concerne les envois maritimes conteneurisés, la déclaration de chargement électronique préalable devrait être déposée avant le chargement des marchandises/conteneurs à bord du navire. Pour tous les autres modes de transport et envois, elle doit être déposée avant l'arrivée du moyen de transport au bureau de douane d'exportation ou d'importation. Aux fins de la sécurité, la douane ne devrait pas exiger de renseignements autres que ceux énumérés ci-après.



La déclaration de chargement peut devoir être suivie de la transmission d'une déclaration de chargement complémentaire, conformément à la législation nationale.

No.	ID OMD	Nom	Description
1	070	Lieu de chargement, codé	Permet d'identifier le port maritime, l'aéroport, le terminal de fret, la gare ferroviaire ou tout autre lieu où les marchandises sont chargées à bord du moyen de transport servant à les acheminer.
	069	Lieu de chargement, si pas de code	Nom du port maritime, de l'aéroport, du terminal de fret, de la gare ferroviaire ou de tout autre lieu où les marchandises sont chargées à bord du moyen de transport servant à les acheminer.
2	050	Identification du transporteur	Permet d'identifier une partie qui assure le transport de marchandises entre deux points désignés.
	049	Nom du transporteur, si pas d'ID	Nom [et adresse] de la partie qui assure le transport de marchandises entre deux points désignés.
3	159	Numéro d'identification du matériel, si conteneurisé	Marques (lettres et/ou numéros) identifiant le matériel, par exemple le conteneur ou l'unité de chargement.
	152	Identification du type et de la dimension du matériel, si conteneurisé	Code spécifiant les caractéristiques, à savoir, la dimension et le type d'une unité du matériel de transport.
4	165	Numéro du scellement, le cas échéant	Numéro d'identification d'un scellement apposé sur une unité du matériel de transport.
5	160	Identification du moyen de transport qui franchit la frontière du territoire douanier	Nom du moyen de transport utilisé pour franchir la frontière.
	175	Nationalité du moyen de transport qui franchit la frontière du territoire douanier, codée	Nationalité du moyen de transport actif utilisé pour franchir la frontière, codée.
6	149	Numéro de référence du moyen de transport	Sert à identifier le voyage d'un moyen de transport, par exemple numéro du voyage ou numéro du vol.
7	098	Mode de	Code spécifiant le mode de paiement des frais de



No.	ID OMD	Nom	Description
		paiement des frais de transport, codé	transport.
8	047	Bureau de douane de sortie, codé	Sert à identifier le bureau de douane par lequel les marchandises quittent ou devraient quitter le territoire douanier d'expédition.
9	085	Premier bureau d'arrivée, codé	Sert à identifier le premier lieu d'arrivée. Il peut s'agir d'un port (maritime), d'un aéroport (voie aérienne) ou d'un poste frontière (terrestre).
10	064	Pays d'acheminement, codé(s), pour autant qu'ils soient connus	Identification d'un pays par lequel les marchandises ou les voyageurs sont acheminés entre le pays de départ initial et le pays de destination finale.
11	172	Date et heure d'arrivée au premier bureau d'arrivée sur le territoire douanier, codées	Date et heure/date et heure prévues d'arrivée du moyen de transport au premier aéroport (voie aérienne), au premier poste frontière (terrestre) et au premier port (maritime), codées.
12	138	Brève description du chargement	Description simple du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux seulement.
13	016	Numéro de Référence unique de l'envoi	Numéro unique attribué aux marchandises, tant pour l'importation que pour l'exportation.

1.3.3. Déclaration de marchandises à l'importation

L'importateur, ou son agent, doit transmettre par voie électronique à la douane du lieu d'importation, une déclaration préalable de marchandises avant l'arrivée du moyen de transport au premier bureau de douane. Aux fins de la sécurité, la douane ne devrait pas exiger de renseignements autres que ceux énumérés au point 1.3.1. Lorsque la déclaration de marchandises à l'importation est une déclaration incomplète ou simplifiée, elle peut devoir être complétée à une date ultérieure par une autre déclaration aux fins notamment de la liquidation des droits ou du recueil des statistiques commerciales, conformément à la législation nationale. La chaîne logistique agréée (voir 1.4.2) offre la possibilité d'intégrer les flux d'informations à l'exportation et à l'importation en une seule et unique déclaration à l'exportation et à l'importation, que se partagent les administrations des douanes concernées.



1.3.4. Echange d'informations concernant les envois à haut risque

Dans le cadre de la chaîne de contrôle douanier intégré, les administrations des douanes situées le long de la chaîne logistique doivent envisager d'échanger des données, s'agissant tout particulièrement des envois à haut risque, à l'appui de l'évaluation des risques et pour faciliter la mainlevée. Ce système de messagerie électronique pourrait prévoir l'échange de notifications relatives aux transactions à l'exportation, notamment les résultats du contrôle ainsi que la notification d'arrivée correspondante.

La législation nationale doit contenir des dispositions autorisant la douane à transmettre les informations qu'elle a recueillies pour ses propres besoins à d'autres administrations des douanes. En l'absence de dispositions de ce type, celles-ci doivent être élaborées et mises en application. Les Directives aux fins de l'élaboration d'une législation nationale prévoyant la collecte et la transmission des données douanières peut servir de base à l'élaboration de ces dispositions. En outre, les outils actuels de l'OMD tels que la Convention de Johannesburg et le modèle d'Accord bilatéral pourraient servir de base aux échanges d'informations concernant les marchandises à haut risque.

1.3.5. Notification "Pas de chargement" "Pas de déchargement"

La douane devrait mettre au point un système prévoyant que seuls les envois qui ne peuvent être chargés ou déchargés feront l'objet d'une notification. Ces notifications devraient être émises dans un délai déterminé après la transmission des données exigées aux fins de l'évaluation des risques.

1.3.6. Délai

Le moment exact auquel les déclarations de marchandises et de chargement doivent être déposées auprès de l'administration des douanes à l'exportation ou à l'importation doit être défini par la législation nationale après une analyse approfondie de la situation géographique, des procédures commerciales applicables aux différents modes de transport et consultation du secteur privé et des autres administrations des douanes concernées. La douane doit réserver à tous les opérateurs économiques agréés les mêmes dispositions simplifiées, quel que soit le mode de transport. Toutefois, pour obtenir la meilleure cohérence possible et sans préjuger de situations particulières, la douane ne devrait pas exiger que les déclarations préalables soient présentées :

Voie maritime

- fret conteneurisé : plus de 24 heures avant le chargement au port de départ.
- marchandises en vrac/diverses : plus de 24 heures avant l'arrivée au premier port dans le pays de destination.

Voie aérienne

- courtes distances : avant le décollage de l'aéronef.



- long-courriers : plus de 4 heures avant l'arrivée au premier aéroport dans le pays de destination.

Voie ferroviaire

- plus de 2 heures avant l'arrivée à la première gare dans le pays de destination.

Route

- plus d'1 heure avant l'arrivée au premier bureau dans le pays de destination.

1.3.7 Modèle de données de l'OMD

Les administrations des douanes devraient veiller à ce que leurs systèmes de TI respectifs puissent fonctionner les uns avec les autres et reposent sur des architectures ouvertes. A cet effet, la douane devrait utiliser le Modèle de données douanières de l'OMD qui définit un jeu maximal de données nécessaires à l'accomplissement des formalités à l'exportation et à l'importation. Le Modèle de données précise également le format des messages électroniques correspondant aux déclarations de marchandises et de chargement concernées. Le Modèle de données de l'OMD comprend tous les éléments de données énumérés aux paragraphes 1.3.1, 1.3.2 et 1.3.3 ci-dessus, qui peuvent être exigés en tant qu'informations préalables aux fins de la sécurité.

1.3.8 Guichet unique

Les gouvernements devraient instaurer des accords de coopération entre la douane et les autres autorités publiques intéressées aux échanges internationaux en vue de faciliter le transfert ininterrompu des données commerciales internationales (notion du guichet unique) et de pouvoir échanger les informations concernant les risques à l'échelon national et international. Cela permettra à l'opérateur de communiquer les renseignements exigés en une seule opération, par voie électronique, à une seule et unique autorité désignée, la douane de préférence. Dans ce contexte, la douane devrait s'efforcer de s'intégrer étroitement aux procédures commerciales et aux flux d'informations de la chaîne logistique mondiale, par exemple en utilisant les documents commerciaux tels que la facture et le bon d'achat en tant que déclarations à l'exportation et à l'importation.



1.4. Chaîne logistique agréée

1.4.1. Opérateur économique agréé

Les opérateurs économiques agréés qui remplissent certains critères fixés par la douane (voir Annexe 2) devraient être autorisés à participer à des procédures de mainlevée rapides et simplifiées pour autant qu'ils fournissent un nombre minimum d'informations. Ces critères comprennent notamment le fait d'avoir des antécédents satisfaisants en matière douanière, de s'être notoirement engagé à assurer la sécurité de la chaîne logistique en participant à un programme de partenariat douane-entreprises et d'utiliser un système efficace pour la gestion des écritures commerciales. Les administrations des douanes devraient convenir de la reconnaissance mutuelle du statut d'opérateur économique agréé.

1.4.2. Chaîne logistique agréée

La chaîne logistique agréée est une notion qui repose sur l'agrément par la douane de l'ensemble des participants à une transaction commerciale internationale du fait qu'ils respectent les normes fixées aux fins de la gestion sécurisée des marchandises et des informations pertinentes. Les envois acheminés de l'origine à la destination dans une telle chaîne bénéficieront, lors du franchissement des frontières, d'une procédure simplifiée intégrée dans le cadre de laquelle une seule déclaration simplifiée contenant des informations minimales sera exigée tant à l'exportation qu'à l'importation.

Norme 2 – Prérrogatives pour l'inspection du fret

L'administration douanière devrait être habilitée à inspecter le fret à l'entrée, à la sortie, lors du transit (y compris celui demeurant à bord) ou du transbordement.

Norme 3 – Technologie moderne pour le matériel d'inspection

Du matériel d'inspection non intrusif et du matériel de détection des rayonnements devraient être disponibles et utilisés pour procéder, le cas échéant, aux inspections et cela conformément à l'évaluation des risques. Ce matériel est nécessaire pour inspecter rapidement les conteneurs ou le fret à haut risque sans entraver la circulation du commerce licite.

Technologie moderne

Afin d'aider ses Membres, l'OMD gère une banque de données sur les technologies de pointe et a publié un « Cahier de la douane » contenant des directives détaillées concernant l'acquisition et l'utilisation de systèmes d'inspection des conteneurs.



Norme 4 – Systèmes de gestion des risques

L'administration douanière devrait créer un système de gestion des risques permettant d'identifier les envois susceptibles de présenter des risques élevés et l'automatiser. Le système devrait comprendre un mécanisme permettant de valider l'évaluation des menaces et les décisions prises en matière de ciblage, et de déterminer les pratiques conseillées.

4.1 Systèmes de sélection informatisés

Les administrations douanières devraient concevoir des systèmes informatisés, reposant sur les meilleures pratiques internationales et utilisant la gestion des risques pour identifier, sur la base d'informations préalables et du renseignement stratégique, le fret et les envois conteneurisés qui présentent un risque potentiel en matière de sécurité. S'agissant des envois commerciaux maritimes conteneurisés, cette capacité doit être appliquée systématiquement avant le chargement du navire.

4.2 Gestion des risques

La gestion des risques est l'"application systématique de pratiques et de procédures de gestion qui fournissent à la douane les informations nécessaires pour traiter les mouvements ou les envois qui présentent un risque".

4.3 Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'informations et de renseignement

L'une des composantes importantes de tout système efficace de gestion des risques est le recueil des informations, leur traitement et leur diffusion, à l'appui des contrôles et des opérations douanières. Cette fonction de renseignement, associée à l'Évaluation des risques normalisée qui produit des indicateurs de risque aux fins du ciblage et de la sélection par la douane des marchandises et des moyens de transport, fait l'objet de la Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement.

4.4 Références

Le Guide de l'OMD sur la gestion des risques, la Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement, l'Évaluation des risques normalisée de l'OMD et les Indicateurs généraux des envois à haut risque constituent des références utiles aux fins de la gestion (et de l'évaluation) des risques.

Norme 5 – Fret ou conteneurs à haut risque

Le fret et les envois conteneurisés à haut risque sont ceux que les informations disponibles ne permettent pas de considérer comme étant à faible risque, que le renseignement tactique indique comme présentant un risque élevé ou qu'une méthode d'évaluation du degré de risque reposant sur des éléments de données relatifs à la sécurité identifie comme présentant un risque élevé.



Sélection, établissement de profils et ciblage

La douane devrait utiliser des méthodes sophistiquées pour identifier et cibler le fret susceptible de présenter des risques élevés, notamment la transmission préalable, par voie électronique, de renseignements concernant les envois commerciaux destinés à un pays ou arrivant d'un pays, avant leur départ ou leur arrivée, le renseignement stratégique, les données commerciales informatisées, l'analyse des anomalies, et la sécurité relative de la chaîne logistique de l'opérateur. A titre d'exemple, la certification et la validation de la sécurité du point d'origine prévues dans le pilier douane-entreprises réduisent les risques et, par conséquent, le score obtenu à l'issue d'un ciblage.

Norme 6 – Renseignements fournis à l'avance par voie électronique

L'administration douanière devrait exiger que des renseignements soient fournis à l'avance par voie électronique au sujet du fret et des envois conteneurisés, en temps opportun pour permettre une évaluation adéquate des risques.

6.1 Nécessité d'informatiser

La transmission préalable de renseignements à la douane nécessite l'utilisation de systèmes douaniers informatisés, assurant notamment l'échange de renseignements par voie électronique, à l'exportation comme à l'importation.

6.2 Directives de la Convention de Kyoto sur la TIC

Les Normes 7.1, 6.9, 3.21 et 3.18 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée imposent à la douane d'appliquer la technologie de l'information et de la communication (TIC) pour les opérations douanières, et notamment de recourir aux technologies du commerce électronique. A cette fin, l'OMD a élaboré des directives détaillées relatives à l'application par les douanes de la technologie de l'information. Ces directives de Kyoto sur la TIC devraient servir de référence pour le développement de nouveaux systèmes informatiques ou pour l'amélioration des systèmes existants. Il est en outre recommandé aux administrations des douanes de consulter le fascicule des Cahiers de la douane de l'OMD consacré à l'informatisation douanière.

6.3 Utilisation des systèmes des opérateurs économiques

Les Directives relatives à la TIC recommandent en outre d'envisager le recours aux systèmes des opérateurs et d'en effectuer des audits pour s'assurer qu'ils satisfont aux exigences de la douane. Dans le cadre de la chaîne logistique agréée, la possibilité pour la douane d'accéder en ligne aux systèmes commerciaux des parties intéressées, une fois résolues les éventuelles questions de nature juridique ou de confidentialité, lui offrira un meilleur accès à des renseignements authentiques et permettra d'utiliser des procédures simplifiées de large portée. Les systèmes communs de prise en charge du fret (CCS-Cargo Community Systems) constituent un autre exemple; dans les ports et aéroports, tous les intervenants dans la chaîne de transport ont créé un système électronique qui leur permet



d'échanger toutes les données pertinentes concernant le fret et le transport. Pour autant que ces systèmes contiennent les renseignements dont la douane a besoin, celle-ci devrait envisager d'y participer et d'en retirer les données qui lui sont nécessaires.

6.4 Normes régissant les échanges électroniques de données

Les Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC recommandent à la douane de proposer plusieurs solutions aux fins des échanges électroniques de données. Si l'EDI, qui utilise la norme internationale EDIFACT/ONU, reste l'un des modes d'échange les plus employés, la douane pourrait également recourir à d'autres possibilités (langage XML, par exemple). En fonction des risques courus, il pourrait même être envisagé d'utiliser le courrier électronique ou la télécopie.

6.5 Modèle de données de l'OMD

Les opérateurs économiques tenus de communiquer à la douane des déclarations de chargement et de marchandises basées sur les jeux de données du Modèle de données douanières de l'OMD devraient utiliser les spécifications de messages électroniques du Modèle de données douanières de l'OMD.

6.6 Sécurité en matière de TIC

D'une manière générale, l'utilisation de la TIC et, plus particulièrement, l'échange électronique de renseignements sur des réseaux ouverts contraint de recourir à une stratégie détaillée en matière de sécurité informatique. La sécurité informatique est donc partie intégrante de toute stratégie de sécurité de la chaîne logistique développée par la douane. Pour pouvoir élaborer une stratégie efficace en matière de sécurité de la TIC, la douane doit procéder à une évaluation des risques. Les Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC expliquent en quoi une stratégie complète de sécurité informatique peut assurer la disponibilité, l'intégrité et la confidentialité des informations, ainsi que celles des systèmes de TIC et des données qu'ils gèrent, en évitant, par exemple, toute dénégation de l'origine ou de la réception. Il existe de nombreuses façons de mettre en œuvre la sécurité en matière de TIC, évoquées dans les Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC.

6.7 Signatures numériques

Dans le contexte d'une stratégie de sécurité de la chaîne logistique, l'un des éléments essentiels de la sécurité informatique porte sur les signatures numériques. Les signatures numériques, ou infrastructures à clef publique (ICP), peuvent jouer un rôle important pour sécuriser l'échange électronique de données. La chaîne de contrôle douanier intégré comporte la possibilité, pour un opérateur, de communiquer préalablement ses déclarations à la fois à l'administration des douanes du lieu d'exportation et à celle du lieu d'importation. Il serait donc avantageux que les opérateurs économiques bénéficient également de la reconnaissance mutuelle des certifications numériques. Cela permettrait à l'opérateur économique de signer tous les messages électroniques à destination des administrations des douanes qui ont accepté de reconnaître cette certification. Cette reconnaissance transfrontalière de certifications numériques peut contribuer à accroître la sécurité, tout en facilitant et en simplifiant sensiblement les échanges pour l'opérateur. A cet effet, les



administrations des douanes sont encouragées à appliquer la Recommandation de l'OMD concernant la transmission et l'authentification par voie électronique des renseignements douaniers et autres renseignements exigés⁸ à des fins réglementaires.

6.8 Renforcement des capacités

Les administrations douanières qui ont besoin d'une assistance pour concevoir ou acquérir les systèmes informatiques nécessaires devront manifester la volonté politique de mettre en oeuvre le Cadre de Normes.

6.9 Protection et caractère confidentiel des données

Les échanges de données entre administrations des douanes ou avec le secteur privé à la demande de la douane, ne doivent être entrepris qu'après consultation entre les organismes publics concernés au sujet des dispositions à prendre aux fins de la confidentialité et de la protection des données. Les législations relatives à la confidentialité et à la protection des données sont adoptées pour protéger la vie privée des individus ainsi que le droit à la confidentialité des échanges commerciaux et pour permettre aux personnes d'avoir accès à leurs données personnelles afin d'en vérifier l'exactitude.

A cet égard, la législation nationale doit contenir des dispositions qui précisent que toute donnée recueillie ou transmise par la douane doit être traitée de manière confidentielle et sécurisée et être suffisamment protégée; la législation nationale doit aussi conférer certains droits aux personnes physiques ou morales auxquelles se rapporte l'information en cause.

De même, la protection et la confidentialité des données sont couvertes par les outils actuels de l'OMD tels que la Convention de Johannesburg et le Modèle d'accord bilatéral.

Norme 7 – Ciblage et communication

Les administrations douanières devraient prévoir des programmes conjoints de ciblage et de vérification, l'utilisation d'un ensemble normalisé de critères de ciblage, ainsi que des mécanismes compatibles aux fins de la communication et de l'échange d'informations; ces éléments concourront à la mise au point à l'avenir d'un système de reconnaissance mutuelle des contrôles.

7.1 Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement

Le Chapitre IV de la Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement contient des dispositions aux fins de l'Evaluation des risques normalisée qui constitue une part importante des travaux liés au renseignement et fournit aux fonctionnaires des douanes des indicateurs de risques leur permettant de cibler et de sélectionner les marchandises et les moyens de transport.

⁸ Cette Recommandation devrait être adoptée par le Conseil en juin 2005 et remplacera la Recommandation TC2-384 du CCD datée du 16 juin 1981.



7.2 Document de l'OMD concernant l'Evaluation des risques normalisée

Le document de l'OMD concernant l'Evaluation des risques normalisée offre aux administrations des douanes cinq groupes d'indicateurs de risques, à savoir, mode de transport, protection des recettes, drogues et précurseurs, sécurité et autres prohibitions et restrictions, qui contiennent des critères de ciblage normalisés. Ces groupes d'indicateurs de risques sont subdivisés en plusieurs chapitres, régulièrement mis à jour.

7.3 Document de l'OMD concernant les indicateurs généraux de risque élevé

Le document de l'OMD concernant les indicateurs généraux de risque élevé contient des indicateurs qui offrent aux administrations des douanes des jeux normalisés de critères de ciblage leur permettant de détecter les infractions douanières de manière générale. Les rubriques de ce document sont les suivantes : renseignements détaillés sur le manifeste du transporteur, identification des pays présentant un risque élevé, marchandises et éléments de transport qui peuvent indiquer un risque élevé, marchandises présentant un risque élevé connues pour être utilisées à des fins de dissimulation, liste des marchandises dangereuses susceptibles d'être utilisées pour commettre des actes terroristes, aspects des conteneurs qui peuvent signaler un risque élevé et caractéristiques de l'exportateur/importateur pouvant indiquer un risque élevé. Ces jeux d'indicateurs sont également mis à jour régulièrement.

7.4 Manuel de l'OMD sur les indicateurs de risques destiné aux fonctionnaires des douanes : Facteurs indiquant une infraction en matière de propriété intellectuelle

Ce Manuel contient une liste de facteurs indiquant un risque élevé de piraterie et de contrefaçon. Ces 17 indicateurs de risques visent à fournir un jeu normalisé de critères de ciblage destinés à être utilisés par les fonctionnaires des services extérieurs et à les aider à déterminer les envois qui présentent un risque élevé d'infraction potentielle en matière de DPI.

7.5 Considérations d'ordre légal

Les administrations des douanes peuvent mener conjointement des activités de ciblage et de sélection pour assurer plus efficacement la sécurité des envois et lutter contre la criminalité transfrontalière organisée. Les règles et modalités de ces activités conjointes sont généralement fixées de concert par les administrations des douanes. Les outils de l'OMD, tels que la Convention de Johannesburg et le Modèle d'accord bilatéral, contiennent des dispositions à l'appui d'une coopération internationale ou bilatérale de cette nature.



Norme 8 – Mesures de performance

L'administration douanière devrait établir des rapports statistiques contenant des mesures de performance, qui porteront notamment sur le nombre d'envois examinés, le sous-ensemble des envois à haut risque, les vérifications d'envois à haut risque effectuées, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de techniques d'inspection non intrusive, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de techniques d'inspection non intrusive et de dispositifs matériels, les vérifications d'envois à haut risque effectuées au moyen de dispositifs matériels uniquement, le temps nécessaire au dédouanement, ainsi que les résultats positifs et négatifs obtenus. Ces rapports devraient être rassemblés par l'OMD.

Recueil des données

Les administrations des douanes recueilleront des données pour mesurer les résultats obtenus afin d'en tirer des enseignements et déterminer leur efficacité suite à leur adhésion au Cadre de Normes. L'Etude de l'OMD sur le temps nécessaire pour la mainlevée des marchandises constitue à cet effet un instrument approprié.

Norme 9 – Evaluation de la sécurité

L'administration douanière devrait coopérer avec les autres autorités compétentes pour effectuer des évaluations en matière de sécurité relatives au mouvement des marchandises dans la chaîne logistique internationale et s'engager à combler rapidement les lacunes décelées.

Norme 10 – Ethique du personnel

L'administration douanière et les autres autorités compétentes devraient être encouragées à mettre en œuvre des programmes visant à prévenir les manquements aux règles d'éthique commis par le personnel, à identifier les violations en la matière et à les réprimer.

10.1 Déclaration d'Arusha révisée de l'OMD

La Déclaration d'Arusha révisée de l'OMD constitue le meilleur outil de référence afin d'aider les administrations douanières à mettre en place des systèmes de lutte contre la corruption.

10.2 Formation

Assurer la sécurité et la facilitation le long de la chaîne logistique requiert un personnel motivé et très bien formé tant au sein des administrations des douanes que de toutes les autres parties intervenant dans la chaîne logistique. La douane doit veiller à ce que la formation nécessaire soit régulièrement dispensée au personnel à tous les niveaux afin



d'améliorer et d'entretenir les compétences adéquates pour effectuer des contrôles douaniers efficaces et rentables et travailler dans un environnement électronique.

Norme 11 – Inspection au départ aux fins de la sécurité

L'administration douanière devrait procéder à une inspection au départ du fret et des conteneurs à haut risque, afin d'assurer leur sécurité, à la demande raisonnable du pays d'importation.

11.1 Inspection à la demande

Si une administration des douanes, à l'occasion d'une évaluation des risques, a des motifs de penser qu'un conteneur ou du fret destiné à l'un de ses ports d'entrée peut représenter un risque élevé, elle peut demander à l'administration des douanes du pays de départ d'inspecter le conteneur ou le fret, de préférence avant le chargement (voir 4.1.).

11.2 Considérations d'ordre légal

Parmi d'autres dispositions de nature administrative, certains outils de l'OMD tels que la Convention de Johannesburg et le Modèle d'accord bilatéral, permettent à une administration des douanes de demander à une autre administration des douanes de s'acquitter de cette tâche.

* * *



APPENDICE A L'ANNEXE 1

PROGRAMME D'INTEGRITE DES SCELLEMENTS VISANT A SECURISER LES ENVOIS CONTENEURISES

INTRODUCTION

Importance de la spécification de relations en matière de sécurité

Une plus grande clarté et un meilleur consensus concernant les relations entre les parties en matière d'acheminement de marchandises conteneurisées et sécurisées, alliés à une application et une mise en œuvre cohérentes de ces relations, apporteront de multiples avantages auxdites parties. Ces avantages sont :

- Une amélioration de la sécurité contre les actes de terrorisme qui exploitent les échanges internationaux de marchandises.
- Une réduction du risque de difficultés économiques causées par des perturbations ou des interruptions des échanges commerciaux à la suite d'actes terroristes.
- Une amélioration de la sécurité contre le vol et le détournement de marchandises, se traduisant par des pertes directes et des coûts indirects moindres, tels que l'assurance.
- Une amélioration de la sécurité contre le transport illégal de personnes et de produits tels que les stupéfiants et les armes.
- Une amélioration de la sécurité contre l'acheminement illégal de marchandises commerciales destinées au « marché noir » et au « marché gris ».
- Une réduction du risque de fraude douanière et fiscale.
- Une augmentation de la confiance dans les systèmes commerciaux internationaux auprès des affréteurs actuels et potentiels de marchandises.
- Des bénéfices en matière de facilitation, tels que la réduction du nombre de contrôles (moins de temps aux frontières) et l'accès à des procédures simplifiées.

Responsabilités tout au long de la chaîne de garde

A. Responsabilités intersectorielles

Il existe des responsabilités et des principes qui s'appliquent tout au long du cycle de vie d'un chargement conteneurisé de marchandises. L'accent est mis sur les relations entre les parties au niveau des changements de garde ou de possession du conteneur. Cette priorité ne diminue en rien - ni ne doit - faire oublier la responsabilité fondamentale de l'affréteur en matière d'emportage et de scellement sûrs et sécurisés du conteneur. Chaque partie en possession du conteneur est responsable quant à la sécurité de celui-ci tant que le chargement est sous sa garde, qu'il soit en attente au niveau d'un point de convergence ou qu'il circule entre les divers points de convergence. Chaque partie qui détient des données devant être communiquées au gouvernement à des fins douanières et de contrôle de la sécurité a des responsabilités. Celles-ci incluent :



- La protection des marchandises physiques contre l'effraction, le vol et les dommages.
- La communication d'informations appropriées aux autorités gouvernementales de manière rapide et précise à des fins de contrôle de la sécurité.
- La protection des informations relatives aux marchandises pour empêcher leur altération ou l'accès non autorisé à celles-ci. Cette responsabilité s'applique également avant, pendant et après que les marchandises ont été sous leur garde.

Les scelllements de sécurité font partie intégrante de la chaîne de garde. La catégorie et l'application adéquates du scellement de sécurité sont traitées ci-dessous. Les scelllements de sécurité devraient être inspectés par la partie réceptrice au moment de chaque changement de garde d'un conteneur chargé de marchandises. L'inspection d'un scellement requiert une vérification visuelle pour rechercher tout signe d'effraction, la comparaison du numéro d'identification du scellement avec les documents de transport, et la mention de l'inspection sur les documents appropriés. Si le scellement n'est plus présent, s'il laisse apparaître des signes d'effraction ou s'il porte un numéro d'identification différent de celui figurant sur les documents de transport, un certain nombre d'actions sont alors nécessaires :

La partie réceptrice doit signaler l'anomalie à la partie remettant le conteneur et à l'affréteur. La partie réceptrice doit noter l'anomalie sur les documents de transport. La partie réceptrice doit le notifier à la douane ou aux organismes chargés de l'application des lois, conformément à la législation nationale. Si ces exigences de notification n'existent pas, la partie réceptrice refuse la garde du conteneur en attendant de pouvoir communiquer avec la partie remettant ledit conteneur et jusqu'à résolution de l'anomalie. Une fois l'anomalie résolue, la partie réceptrice appose un scellement de sécurité sur le conteneur et en note les détails, y compris le numéro du nouveau scellement, sur les documents pertinents concernant le fret.

Il se peut que des scelllements de sécurité soient changés sur un conteneur pour des raisons légitimes. Parmi les exemples que l'on peut citer figurent des inspections par l'administration douanière d'exportation afin de vérifier la conformité avec la réglementation sur les exportations, par un transporteur afin de s'assurer que la cargaison est bien bloquée et attachée, par une administration douanière d'importation afin de vérifier les déclarations de chargement ou par les autorités de police concernées par d'autres questions réglementaires ou criminelles.

Si des agents publics ou privés doivent enlever un scellement de sécurité afin d'inspecter la cargaison, ils poseront un scellement de remplacement dont la qualité correspond aux exigences spécifiées ci-dessous, en l'installant de façon à respecter lesdites exigences, et consigneront les mesures prises, sans oublier le numéro du nouveau scellement, sur les documents de transport.

B. Site d'emportage

L'affréteur/expéditeur doit veiller à ce que l'emportage du conteneur soit correctement effectué et est responsable de la description complète et précise de la marchandise. L'affréteur est également chargé d'apposer le scellement de sécurité des marchandises dès que le processus d'emportage est terminé, et d'établir les documents d'expédition, comportant le numéro du scellement.



Le scellement de sécurité des marchandises doit satisfaire à la définition des scellements mécaniques de haute sécurité figurant dans la spécification publiquement disponible (PAS) ISO 17712. Le scellement doit être appliqué sur le conteneur de façon à éviter la vulnérabilité à toute manipulation intempestive qui caractérise l'emplacement traditionnel du scellement sur la poignée de la porte du conteneur. Pour ce faire, on peut recourir à d'autres méthodes comme par exemple placer le scellement à d'autres endroits empêchant le pivotement de la came de verrouillage du panneau de porte ou l'utilisation de mesures qui font apparaître de manière évidente toute tentative de manipulation telles que les scellements à câble au travers des barres de verrouillage de la porte.

L'opérateur de transport terrestre réceptionne le chargement. L'opérateur de transport reçoit les documents, inspecte le scellement et enregistre ses constatations sur les documents, et repart avec le chargement.

C. Terminal intermédiaire

Si le conteneur passe par un terminal intermédiaire, l'opérateur de transport terrestre transfère alors la garde du conteneur à l'opérateur du terminal. Ce dernier reçoit les documents, inspecte le scellement et annote les documents. Normalement, l'opérateur du terminal envoie une notification électronique de réception (rapport d'étape) aux autres parties privées concernées. L'opérateur du terminal prépare ou organise le conteneur pour son prochain transport, qui peut être routier, ferroviaire ou fluvial. Une vérification et des procédures documentaires similaires ont lieu au niveau du terminal intermédiaire à la réception ou au départ du conteneur. Il est rare que les organismes du secteur public interviennent dans les transferts intermodaux dans les terminaux intermédiaires, ou en soient informés.

D. Terminal de chargement maritime

À l'arrivée au terminal de chargement maritime, l'opérateur de transport terrestre transfère la garde du conteneur à l'opérateur du terminal. L'opérateur du terminal reçoit les documents et envoie normalement une notification électronique de réception (rapport d'étape) aux autres parties privées concernées. L'opérateur du terminal prépare ou organise le conteneur pour chargement sur le navire.

Le transporteur ou le terminal maritime en tant qu'agent du transporteur inspecte l'état du scellement, et en prend note en conséquence; ceci peut être fait à l'entrée dans le terminal maritime ou ultérieurement mais, en tout état de cause, avant que le conteneur ne soit chargé sur le navire. Les organismes publics du pays d'exportation examinent les documents d'exportation, effectuent le contrôle à l'exportation et délivrent les certificats de sécurité nécessaires. Les administrations douanières qui exigent des renseignements préalables reçoivent ces renseignements, les examinent, et autorisent le chargement du conteneur (explicitement ou tacitement) ou émettent des messages de non-autorisation de chargement pour les conteneurs qui ne peuvent pas être chargés qu'à l'issue d'un contrôle complémentaire, y compris une éventuelle inspection.

Pour les pays qui ont des exigences en matière de contrôle et de déclaration à l'exportation, le transporteur doit exiger que les documents fournis par l'affréteur répondent aux exigences en question avant de charger les marchandises à exporter. (L'affréteur/expéditeur est



toutefois responsable du respect des dispositions en matière documentaire et autre en vigueur applicables à l'exportation.) Lorsqu'il y a lieu, le transporteur maritime doit présenter les renseignements extraits de son manifeste aux douanes d'importation qui le demandent. Les marchandises pour lesquelles des messages de non-autorisation de chargement ont été émis ne doivent pas être chargées à bord du navire tant qu'un contrôle plus approfondi n'a pas été effectué.

E. Terminal de transbordement

L'opérateur du terminal de transbordement doit inspecter le scellement de sécurité entre le déchargement et le rechargement du conteneur. On peut déroger à cette obligation pour les terminaux de transbordement dont les plans de sécurité sont conformes au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS de l'Organisation maritime internationale).

F. Terminal de déchargement maritime

Le réceptionnaire/destinataire fait généralement le nécessaire pour qu'un transitaire s'occupe du dédouanement des marchandises au niveau du terminal de déchargement maritime. En général, cela nécessite que le propriétaire des marchandises fournisse des documents au transitaire préalablement à l'arrivée.

Le transporteur maritime fournit des renseignements électroniques préalables extraits des manifestes de chargement à l'opérateur du terminal et à l'administration douanière d'importation selon le cas. La douane peut sélectionner des conteneurs et les affecter à différents niveaux d'inspection immédiatement après déchargement ou ultérieurement. En plus du chargement proprement dit, elle peut inspecter l'état du scellement et les documents associés. Si le conteneur doit être déplacé sous contrôle douanier vers un autre endroit pour le dédouanement, la douane doit au niveau du terminal de déchargement apposer un scellement douanier sur le conteneur et l'indiquer sur les documents.

Le réceptionnaire/destinataire ou le transitaire paie les droits et taxes dus à la douane et fait le nécessaire quant à la mainlevée des marchandises. Après prise en charge pour départ du terminal maritime, l'opérateur de transport terrestre inspecte le scellement, consigne ses constatations par écrit et se voit remettre les documents par l'opérateur du terminal.

G. Terminal intermédiaire

Les processus au niveau des terminaux intermédiaires dans le pays d'importation sont analogues à ceux des terminaux intermédiaires dans les pays d'exportation.



H. Site de déchargement

À la réception du conteneur, le destinataire ou dégroupieur inspecte le scellement et consigne les anomalies sur les documents. Le destinataire décharge le conteneur et vérifie la quantité et l'état de la cargaison par rapport aux documents. S'il manque quelque chose, ou en cas de dommages ou de surplus, l'anomalie est notée à des fins de réclamation ou d'assurance, et les marchandises et leurs documents font l'objet d'une vérification et d'un examen. S'il y a une anomalie en rapport avec des stupéfiants, de la contrebande, des passagers clandestins ou des substances suspectes, le destinataire doit avertir la douane ou tout autre organisme chargé de l'application des lois.

x
x x



5. ANNEXE 2

ANNEXE 2 – CADRE DE L'OMD

Partenariats douane-entreprises Spécifications techniques du pilier 2

Les Membres de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et le secteur privé considèrent qu'il importe non seulement de sécuriser la chaîne logistique, mais également de faciliter la circulation des marchandises aux frontières. Ils sont également conscients que toute amélioration de l'un des termes de cette équation rejaillira sur l'autre. À cet égard, l'attention est appelée sur le « *Cadre de l'OMD permettant de conclure des accords de coopération propres à chaque secteur en vue de renforcer la sécurité de la chaîne logistique et de faciliter les échanges* » qui pourrait servir d'ébauche utile à un tel système lors de la phase initiale de mise en oeuvre du Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. La clé du succès des partenariats douane-entreprises repose sur plusieurs facteurs essentiels, assortis d'un respect mutuel des rôles et responsabilités de chaque partie. Les thèmes principaux ci-après, qui ne sont en aucune manière exhaustifs, devraient inspirer les efforts déployés conjointement par la douane et par les entreprises : partenariat, sécurité, agrément, technologie, communication et facilitation.

1. Norme 1 – Partenariat

Les opérateurs économiques agréés participant à la chaîne logistique internationale s'engagent dans un processus d'auto-évaluation par rapport à des pratiques conseillées et des normes de sécurité déterminées à l'avance afin de s'assurer que leurs procédures et leurs principes internes offrent des garanties adéquates contre la manipulation de leurs envois et de leurs conteneurs jusqu'à ce qu'ils ne soient plus sous le contrôle de la douane à destination.

Le programme de partenariat douane-entreprises devrait permettre que les plans de sécurité reposant sur le modèle commercial de l'opérateur économique agréé soient souples et personnalisés.

L'administration des douanes et l'opérateur économique agréé devraient déterminer conjointement, et consigner par écrit, les mesures de sécurité adéquates qui seront mises en oeuvre et tenues à jour par l'opérateur économique agréé.

Le document de partenariat douane-entreprise élaboré conjointement devrait comporter des processus écrits et vérifiables visant à s'assurer, dans la mesure du possible et conformément au modèle commercial de l'opérateur économique agréé, que les partenaires commerciaux dudit opérateur, y compris les fabricants, les



fournisseurs de produits et les vendeurs, s'engagent à respecter les normes de sécurité fixées dans le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.

Des examens périodiques des processus et installations de l'opérateur économique agréé, ainsi que des mesures de sécurité, devraient être effectués (en fonction du risque) et devraient être conformes aux procédures de sécurité énoncées dans l'accord commercial relatif à la sécurité.

2. **Norme 2 - Sécurité**

Les opérateurs économiques agréés incorporent les meilleures pratiques déterminées à l'avance en matière de sécurité dans leurs méthodes commerciales existantes.

L'opérateur économique agréé met en oeuvre des mesures de sécurité qui assurent la sécurité des bâtiments, et qui permettent de contrôler et de surveiller les périmètres extérieurs et intérieurs, ainsi que des dispositifs de contrôle d'accès qui empêchent tout accès non autorisé aux installations, aux moyens de transport, aux quais de chargement et aux zones de fret.

Le contrôle de l'accès aux installations de la chaîne logistique sécurisée devrait comprendre un contrôle par les responsables en matière de délivrance et de surveillance appropriée des badges d'identification (employés, visiteurs, vendeurs, etc.) et autres dispositifs d'accès, y compris clés, cartes d'accès et autres dispositifs permettant d'accéder librement aux biens et aux avoirs de l'entreprise.

Le contrôle de l'accès aux installations de la chaîne logistique sécurisée devrait prévoir, s'agissant des employés dont le contrat est venu à expiration, le retrait rapide et complet du dispositif d'identification et d'accès aux locaux et aux systèmes d'information délivré par l'entreprise.

Les données sensibles sur le plan commercial devraient être protégées grâce à l'utilisation des capacités de sauvegarde automatisées nécessaires, telles que des comptes de mots de passe attribués individuellement et nécessitant un nouvel agrément périodique, une formation appropriée en matière de sécurité des systèmes d'information, une protection contre tout accès non autorisé et toute utilisation abusive des informations.

Les programmes de sécurité concernant le personnel devraient comprendre une sélection des employés et des employés potentiels en tant que de besoin et dans la mesure où la législation nationale l'autorise. Ces programmes devraient comprendre un examen périodique des données générales concernant les employés travaillant à des postes sensibles en matière de sécurité, en consignant tout changement visible inusité dans la situation socio-économique de l'employé.



Conformément au modèle commercial de l'opérateur économique agréé, il conviendrait de mettre sur pied des programmes et mesures de sécurité en vue de promouvoir l'intégrité des procédures d'un partenaire commercial en matière de transport, manutention et stockage du fret dans la chaîne logistique sécurisée.

Il conviendrait de mettre en œuvre des procédures afin de faire en sorte que toutes les informations utilisées aux fins du traitement du fret, tant électronique que manuel, soient lisibles, opportunes et précises, et qu'elles soient protégées contre toute altération, perte ou introduction de données erronées. L'opérateur économique agréé et la douane assurent la confidentialité des données sensibles sur le plan commercial et en matière de sécurité. Les informations communiquées ne devraient être utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été fournies.

Un opérateur économique agréé qui expédie ou reçoit du fret devrait s'assurer de sa conformité par rapport aux documents de transport appropriés. Il s'assurera que les renseignements concernant le fret qui lui ont été transmis par les partenaires commerciaux sont déclarés en temps voulu et de manière précise. Les personnes qui livrent ou reçoivent du fret doivent être identifiées avant la réception ou l'enlèvement du fret.

L'opérateur économique agréé devrait prévoir une formation spécifique pour aider les employés à garantir l'intégrité du fret, à reconnaître les menaces potentielles internes en matière de sécurité et à assurer le contrôle des accès. L'opérateur économique agréé devrait informer les employés des procédures mises en place par l'entreprise pour identifier et signaler les incidents suspects.

3. **Norme 3 – Agrément**

L'administration douanière, avec l'aide de représentants des milieux commerciaux, met en place des processus de validation ou des procédures d'agrément de la qualité qui inciteront les entreprises à devenir des opérateurs économiques agréés. Ces procédures incitent les entreprises à investir dans des pratiques et des systèmes satisfaisants en matière de sécurité, en raison notamment de la diminution du nombre des inspections et des évaluations qu'elles subissent aux fins du ciblage des risques, ainsi que du traitement accéléré de leurs marchandises.

L'administration des douanes devrait coopérer (par différents moyens) avec les partenaires commerciaux pour déterminer les avantages mutuels résultant de la participation collective à la chaîne logistique sécurisée.



L'administration des douanes devrait être à l'écoute des préoccupations des opérateurs économiques agréés et définir, en consultation avec eux, un mécanisme formel de communication garantissant que les questions posées seront dûment examinées et résolues.

L'administration des douanes devrait consigner par écrit les avantages concrets qu'elle envisage d'offrir (dans les limites de ses compétences) aux partenaires commerciaux pleinement engagés dans la chaîne logistique sécurisée. Ces avantages devraient être mesurés et signalés, et devraient suivre les obligations fixées au fur et à mesure que la douane s'intègre dans des programmes nationaux.

Les administrations des douanes devraient convenir d'assurer la reconnaissance mutuelle du statut d'opérateur économique agréé.

Le cas échéant, l'administration des douanes devrait élaborer ou modifier les dispositions et mettre en oeuvre des procédures pour accélérer la mise à la consommation ou l'exportation des envois qui ont été classés dans la catégorie « risque faible » en matière de sécurité.

L'administration des douanes a tout à gagner du renforcement de la sécurité des marchandises dans la chaîne logistique internationale, dans la mesure où l'amélioration des procédures de renseignement, des capacités d'évaluation des risques et du ciblage des envois à haut risque assure une utilisation optimale des ressources.

L'administration des douanes, ainsi que les opérateurs économiques agréés, tire des avantages du recours à l'auto-évaluation et des vérifications.

4. **Norme 4 - Technologie**

Toutes les parties préservent l'intégrité du fret et des conteneurs en facilitant le recours aux technologies modernes.

Les opérateurs économiques agréés devraient se conformer, au minimum, aux obligations énoncées actuellement dans différents accords internationaux, notamment dans la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 et dans la Convention relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975).

Les administrations des douanes devraient encourager et faciliter, grâce à des incitants progressifs, l'utilisation volontaire par les opérateurs économiques agréés de technologies plus avancées que les scelllements mécaniques pour assurer et surveiller l'intégrité du fret et des conteneurs, ainsi que pour signaler toute manipulation non autorisée du fret ou des conteneurs.



Les opérateurs économiques agréés devraient disposer de procédures, consignées par écrit, décrivant leur politique interne en matière d'apposition de scellements et de traitement du fret et des conteneurs qui comportent des scellements de haute sécurité ou d'autres dispositifs conçus pour empêcher toute manipulation du fret.

L'administration des douanes devrait disposer de procédures, consignées par écrit, décrivant son système de vérification des scellements, ainsi que les procédures opérationnelles applicables en cas d'anomalies.

L'administration des douanes et l'opérateur économique agréé devraient dialoguer au sujet des questions d'intérêt commun afin de tirer parti de l'amélioration des normes commerciales et de l'évolution des technologies concernant l'intégrité des conteneurs, et devraient être disposés à traiter de concert les cas d'atteintes à la sécurité des scellements.

5. **Norme 5 - Communication**

L'administration douanière met régulièrement à jour les programmes des partenariats douane-entreprises afin de promouvoir les normes de sécurité minimales et les pratiques conseillées en matière de sécurité de la chaîne logistique.

La douane devrait établir, en consultation avec l'opérateur économique agréé ou ses agents, des procédures à suivre en cas de demande d'information ou de soupçon d'infraction douanière, en fournissant notamment à l'opérateur économique agréé ou à ses agents les numéros de téléphone des fonctionnaires des douanes compétents qui peuvent être contactés en cas d'urgence.

La douane devrait procéder à des consultations régulières, tant à l'échelon national que local, avec tous les protagonistes de la chaîne logistique internationale afin d'examiner les questions d'intérêt commun, y compris les réglementations douanières, ainsi que les procédures et obligations relatives à la sécurité des locaux et des envois.

L'opérateur économique agréé devrait réserver une suite favorable aux efforts de rapprochement de la douane décrits ci-dessus et contribuer à un dialogue qui débouchera sur des éléments d'appréciation constructifs afin que le programme conserve sa pertinence et repose sur des bases solides, s'agissant de normes de sécurité minimales qui présentent des avantages pour les deux partenaires.



6. **Norme 6 - Facilitation**

L'administration douanière travaille en coopération avec les opérateurs économiques agréés afin de maximiser la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale qui commence sur leur territoire douanier ou qui emprunte ce dernier.

L'administration des douanes devrait élaborer ou modifier les dispositions, et mettre en oeuvre des procédures, qui regroupent et rationalisent la transmission des informations exigées aux fins du dédouanement tant pour faciliter le commerce que pour identifier le fret à haut risque afin de pouvoir prendre les mesures adéquates.⁹

L'administration des douanes devrait établir des mécanismes permettant aux partenaires commerciaux de formuler des observations au sujet des modifications et amendements proposés, dans la mesure où ils affectent sensiblement leur rôle dans la sécurisation de la chaîne logistique.

⁹ La Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) offre un modèle global permettant de réaliser cette tâche.