



**DIRECTIVES DOUANIÈRES RELATIVES À LA GESTION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE
INTÉGRÉE**

DIRECTIVES GCLI

ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Jun 2018

Table des matières

Avant-propos.....	3
1. Sommaire.....	6
2. Définitions	9
3. Régimes intégrés de contrôle douanier	10
4. Confidentialité et protection des données.....	17
5. Reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA	18
6. Pipeline de données	18
7. Systèmes TI.....	19
8. Projets/Pilotes	21
9. Bibliographie	21
Annexe I - Schéma d'activité du contrôle douanier – procédure électronique normale avec option G2G.....	22
Annexe II – Chaîne logistique agréée	22
Annexe III – Modèle de chaîne logistique mondiale – Commande – avec RUE.....	24
Annexe IV – Modèle de chaîne logistique mondiale – Navire –.....	25
Annexe V : Éléments de données nécessaires aux fins de l'évaluation des risques.....	26
Annexe VI – Principe du pipeline de données	29
Annexe VII : Projets/Pilotes.....	31

Directives GCLI

Avant-propos

Les menaces croissantes que constituent le terrorisme international et la criminalité transfrontalière organisée imposent un renforcement des contrôles aux frontières ainsi qu'une coopération nationale et internationale efficace entre les douanes, les autres organes chargés de l'application de la loi et les entreprises. Le plus grand défi qui se pose aux douanes consiste à faciliter le traitement appliqué à l'essentiel de la circulation transfrontalière des personnes et des marchandises, tout en détectant et en traitant les quelques cas qui soulèvent un véritable risque en matière de sécurité et de sûreté.

Pour faire face aux menaces qui pèsent sur la sécurité mondiale, l'OMD a adopté le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Régulièrement actualisé, cet instrument international à nul autre pareil a introduit des normes modernes de sûreté de la chaîne logistique et a annoncé l'amorce d'une nouvelle approche de la gestion de bout en bout des mouvements transfrontaliers de marchandises, de même qu'il confirme l'importance d'une collaboration plus étroite entre la douane et les entreprises.

Plus récemment, l'OMD a adopté une «Résolution concernant le rôle de la douane dans le contexte de la sécurité»¹, signe de l'attention grandissante que portent désormais les administrations douanières du monde entier à la sécurité dans le cadre de leurs activités. Pour les aider, l'OMD a également élaboré un Programme sur la sécurité. La Résolution enjoint notamment les administrations des douanes d'inclure la sécurité dans leur mandat et dans leurs fonctions, le cas échéant, en incorporant un volet sécuritaire dans leur plan stratégique et en mettant l'accent sur cet objectif auprès du personnel de première ligne. Elle réitère l'importance d'une étroite collaboration à l'échelon national, régional et international entre les autorités douanières, d'une part, et entre les douanes et les autres services répressifs, de l'autre, au niveau de l'échange de renseignements et des enquêtes, en vue de renforcer la sécurité aux frontières mais aussi d'être mieux à même de détecter et d'endiguer les activités illicites, dans le but ultime de démanteler les organisations criminelles et d'arrêter les délinquants qui se cachent derrière elles.

Au-delà des préoccupations toujours aussi actuelles en matière de sécurité qui ont motivé l'élaboration du Cadre de normes SAFE, les Directives relatives à la GCLI doivent surtout se concevoir sous l'angle des objectifs de facilitation des échanges qui y sont énoncés. Les chaînes logistiques intégrées telles que décrites dans les présentes directives présentent des caractéristiques qui les distinguent des flux de marchandises habituels et justifient une mainlevée et un dédouanement plus rapides, voire immédiats, des envois concernés.

La chaîne logistique fondée sur l'échange d'informations de douane à douane et la reconnaissance mutuelle des contrôles est un exemple de chaîne logistique intégrée, tout comme les chaînes logistiques où interviennent des opérateurs économiques agréés (et autres opérateurs fiables) de bout en bout (créant ainsi des voies commerciales de confiance).

La numérisation croissante des chaînes logistiques internationales fait naître des possibilités exponentielles d'accès, de saisie, d'agrégation et d'analyse des données qui permettent de répondre de façon plus efficace aux impératifs organisationnels. Toutefois, la numérisation recèle également des risques, liés à la cybersécurité et à la fraude, par exemple, contre lesquels il convient de prévoir des garde-fous.

Certains événements récents au niveau mondial ont profondément modifié le cadre de travail des services douaniers. En voici quelques exemples :

¹ <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/fr/pdf/about-us/legal-instruments/resolutions/rsolution-de-la-commission-de-politique-gnrale-de-lomd-concernant-le-rle-de-la-douane-dans-le-contexte-de-la-scurit.pdf?la=fr>

- i. Les chaînes logistiques internationales sont de plus en plus contrôlées, surveillées et sécurisées de bout en bout par les opérateurs, pour des raisons commerciales qui leur sont propres. Dès lors, les administrations des douanes peuvent se fier aux mesures de sûreté et de sécurité prises par les opérateurs commerciaux.
- ii. La douane et les opérateurs commerciaux dans le monde ont investi beaucoup d'efforts et de ressources pour mieux connaître leur environnement de travail respectif ainsi que leurs attentes mutuelles, par exemple, moyennant la création et la mise en place de programmes d'OEA.
- iii. Grâce aux technologies modernes de l'information et de la communication (TIC), les possibilités d'accès, d'agrégation, d'entreposage, de partage et d'analyse des données ont atteint des niveaux sans précédent, pour autant que le respect de la confidentialité commerciale et des droits d'accès appropriés soit garanti.

Les répercussions de telles avancées sur les contrôles douaniers ont été étudiées dans le cadre de plusieurs projets et les résultats et enseignements tirés de ces projets permettraient à la douane de mener des contrôles plus personnalisés, en fonction de l'opérateur ou de la route commerciale envisagée.

La procédure de contrôle classique repose sur un système de déclaration normalisée, en vertu duquel les données sont présentées aux services douaniers selon un modèle préétabli. Parfois, la déclaration est précédée d'une déclaration sommaire ou d'une déclaration de chargement. Cette déclaration constitue un contrôle initial de sûreté et de sécurité qui peut déboucher sur une décision de ne pas charger où sur une demande d'inspection ciblée avant le chargement des marchandises sur un moyen de transport déterminé. Très souvent, les données nécessaires à ces déclarations sont fournies par les intermédiaires qui n'ont pas accès aux informations à leur source véritable.

Ce modèle plus traditionnel est progressivement abandonné et la gestion du risque se retrouve désormais au cœur des régimes douaniers modernes de contrôle et de lutte contre la fraude. La gestion des risques, qui constitue l'un des principes fondamentaux d'une coopération douanière moderne et qui a été consacrée par l'OMD dans la Convention de Kyoto révisée (CKR) et dans le Cadre de normes SAFE, permet aux services douaniers de procéder à des contrôles efficaces en évitant autant que faire se peut de perturber les échanges commerciaux licites. Cependant, la qualité du système de gestion des risques sera fonction de la qualité des données qui l'alimentent. Généralement, les données sont disponibles bien avant l'expédition des marchandises, souvent même avant l'empotage du conteneur ou la préparation de l'envoi. Des efforts sont consentis par les gouvernements, de concert avec les parties prenantes pertinentes, pour tenter d'obtenir les informations utiles pour la douane directement à la source et bien avant le moment du dépôt de la déclaration d'importation ou d'exportation.

Le concept de gestion de la chaîne logistique intégrée (GCLI) exposé dans les présentes directives s'éloigne de l'image traditionnelle des contrôles douaniers. Ce type de chaîne logistique affiche des caractéristiques particulières qui garantissent la qualité de données obtenues en temps opportun et l'intégrité de l'envoi dans la chaîne logistique concernée. Au vu de ces caractéristiques, les Opérateurs économiques agréés (opérateurs fiables) et les chaînes logistiques agréées (voies commerciales de confiance) se voient attribuer des notes de risque plus basses dans les systèmes de contrôle des risques, ce qui signifie qu'en principe, ils ne devraient pas subir les effets des contrôles douaniers. S'il est correctement appliqué, ce concept devrait permettre d'utiliser les effectifs douaniers restreints de manière plus efficace pour mieux cibler les risques sérieux à la sécurité et à la sûreté. Les entreprises qui n'ont pas encore fait leurs preuves auprès des douanes seront soumises aux contrôles douaniers appropriés.

Directives GCLI

Les Directives GCLI devraient d'abord être mises en œuvre à l'échelon national, avant d'être déployées à l'échelle régionale ou mondiale. Toutefois, elles ne deviendront vraiment effectives et efficaces que lorsque les administrations douanières tout au long de la chaîne logistique auront mis en place des normes communes relatives au contrôle douanier, à l'évaluation des risques et aux chaînes logistiques agréées. Voilà qui permettrait une reconnaissance mutuelle des contrôles et des OEA et ouvrirait la voie à un contrôle et à un traitement douaniers intégrés des transactions internationales décrites dans les présentes Directives. Les accords bilatéraux prédomineront mais l'accent devra être mis en définitive sur l'application des Directives à l'échelon mondial, ce qui exigera une certaine souplesse de la part de toutes les parties.

Les pays qui mettent ces Directives en œuvre en coopération avec d'autres pays, et après avoir consulté leurs partenaires, devront créer l'infrastructure technique nécessaire, y compris des systèmes informatiques douaniers, et élaborer le cadre juridique approprié exigé par la législation nationale afin de couvrir les éléments suivants :

- l'évaluation des risques et les contrôles à l'exportation
- l'utilisation d'une RUE
- l'utilisation du NIE
- les parties qui doivent fournir les renseignements et les parties qui en sont responsables sur le plan juridique
- quels sont les renseignements à demander et à quelles parties aux fins de l'évaluation des risques, en veillant à ce que les renseignements ne soient fournis qu'une seule fois
- à quelles parties les renseignements doivent être transmis
- quand et à quel point du processus commercial les renseignements doivent être fournis
- comment les renseignements doivent être fournis
- quelle simplification et quelle facilitation la douane offrira-t-elle aux opérateurs économiques agréés
- comment les renseignements reçus seront utilisés et protégés.

1. Sommaire

1.1 Des informations de haute qualité et disponibles en temps opportun ainsi que des renseignements fiables constituent les éléments essentiels de l'application d'un système efficace de gestion des risques et de contrôle douanier. Ces éléments sont d'autant plus importants aujourd'hui que de nombreux efforts sont déployés pour renforcer la sécurité et de la sûreté de la chaîne logistique mondiale. La chaîne logistique se caractérisant par la circulation matérielle des marchandises de leur point d'origine à leur point de destination et par le flux parallèle de données commerciales, l'objectif ultime doit donc être de faire en sorte que la partie en possession des informations communique, le plus tôt possible dans la chaîne logistique mondiale, les données nécessaires à l'évaluation des risques afin que les marchandises puissent circuler avec fluidité et sans entrave.

1.2 L'application aux opérations douanières de la gestion des risques², telle que prévue dans la Convention de Kyoto révisée, ses Directives de mise en œuvre et le Cadre de normes SAFE, est devenue une pratique recommandée très précieuse pour exercer un contrôle douanier efficace et mieux utiliser les ressources disponibles. La mise en place et l'utilisation d'un programme de gestion des risques permettent à la douane de déterminer quelles sont les marchandises et les opérateurs commerciaux qui respectent la réglementation douanière et ne posent donc qu'un faible risque aux fins du contrôle. Ces opérateurs peuvent ensuite être agréés et bénéficier de procédures simplifiées nécessitant une intervention moindre de la part de la douane aux fins du dédouanement et de la mainlevée de leurs marchandises. Tout opérateur qui remplit les critères jugés nécessaires pour garantir le respect de la législation douanière par son entreprise peut être agréé. L'agrément indique les obligations à remplir par la personne agréée (comme le prévoit la CKR) pour ce qui est de l'utilisation d'une procédure simplifiée. À ce titre, le Programme d'OEA du Cadre SAFE renforce davantage encore la sûreté de la chaîne logistique et la facilitation.

1.3 Les gouvernements et les administrations douanières désireux de gagner le temps nécessaire pour la gestion des risques et de recevoir des renseignements de qualité devront considérer la chaîne logistique mondiale comme un ensemble intégré. Les administrations douanières devront convenir d'instaurer, tout au long de la chaîne logistique, une chaîne de contrôles douaniers intégrée allant de l'origine à la destination et abordant les éléments essentiels de la sécurité de la chaîne logistique, à savoir, les contrôles matériels et documentaires, et la sécurité des envois, du personnel et des renseignements.

1.4 Dans une chaîne de contrôles douaniers intégrée approuvée à l'échelon bilatéral, les contrôles douaniers et l'évaluation des risques à des fins de sécurité constituent un processus constant et partagé qui commence au moment où l'exportateur prépare les marchandises à expédier et qui, grâce à une vérification continue de l'intégrité de l'envoi, évite tout double emploi dans les contrôles effectués. Pour que la reconnaissance mutuelle des contrôles soit effective, les douanes devront s'accorder (au niveau bilatéral ou multilatéral) sur des normes communes en matière de contrôle et de gestion des risques, sur le partage du renseignement et des profils de risque, ainsi que sur l'échange normal de données douanières. 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. Qui plus est, les Accords/Arrangements de reconnaissance

² <http://www.wcoomd.org/fr/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/compendiums.aspx>

Directives GCLI

mutuelle (ARM) offrent des avantages de facilitation aux OEA dans les pays parties à l'ARM, tout en sécurisant la chaîne logistique au-delà des frontières.

1.5 Dans l'intérêt de la sécurité de la chaîne logistique et de la chaîne de contrôles douaniers intégrée et dans l'intérêt plus particulier d'une sécurisation absolue des mouvements de marchandises de l'emportage des conteneurs (ou de la préparation de l'envoi) jusqu'à leur destination finale, les douanes doivent mettre en place un dispositif permettant d'assurer l'intégrité des scellements (et des scellements électroniques, le cas échéant) tel que décrit dans les Directives révisées du Chapitre 6 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée. De tels dispositifs comprennent des procédures permettant d'enregistrer les scellements apposés, leur changement et la vérification de leur intégrité aux points principaux comme lors de changement de mode de transport.

1.6 Aux fins de la chaîne de contrôles douaniers intégrée, il conviendra également que la Référence unique de l'envoi (RUE) de l'OMD soit appliquée, par la partie ou au nom de la partie qui est à l'origine de la transaction commerciale internationale, à tous les envois internationaux et qu'elle soit utilisée dans toutes les communications pertinentes par toutes les parties prenantes de la chaîne logistique, créant ainsi une piste d'information et de documentation allant de l'origine à la destination. La RUE permettra aux douanes d'établir un lien entre toutes les informations communiquées par diverses parties au sujet d'un envoi donné et facilitera les échanges de données douanières entre les administrations des douanes.

1.7 Outre la chaîne de contrôles douaniers intégrée, les administrations des douanes devront convenir de mettre en œuvre des chaînes logistiques agréées dans le cadre desquelles les exportateurs et les importateurs auront tous deux le statut d'«opérateur économique agréé» et, pendant la circulation des envois, ils s'engageront à ne faire appel qu'à des opérateurs économiques agréés. Afin d'assurer la sécurité continue et pérenne de l'ensemble de la chaîne logistique mondiale, les milieux commerciaux en général et les opérateurs économiques agréés en particulier, devront appliquer des politiques robustes en matière de gestion de la chaîne logistique et prendre les dispositions appropriées en termes de sécurité dans leurs relations avec les fournisseurs et les clients. Les chaînes logistiques agréées devraient ainsi offrir une sécurité accrue tout en permettant à la douane de fournir des procédures de qualité d'une extrémité à l'autre de la chaîne, ainsi qu'un traitement douanier intégré et simple de l'ensemble des transactions internationales.

1.8 Compte tenu du recours croissant à la TIC dans la chaîne logistique et de la numérisation grandissante des procédures commerciales, les administrations douanières et les autres organes gouvernementaux impliqués dans le contrôle du mouvement transfrontalier des biens et des personnes ont un accès plus aisé à davantage d'informations disponibles sous format électronique. Cela permet aux administrations douanières d'exiger de la partie qui a lancé le mouvement des marchandises à l'échelon international, c'est-à-dire l'exportateur ou l'importateur, les informations nécessaires avant le départ des envois pour le pays d'importation. Différentes pratiques opérationnelles étant mises en œuvre selon les divers modes de transport, les règles de communication des informations devront tenir compte de ces spécificités.

1.9 Les administrations des douanes accordent généralement une mainlevée rapide à tous les envois qui remplissent les conditions fixées par la douane et pour lesquels les renseignements nécessaires stipulés par la législation nationale ont été communiqués par voie électronique, à un moment déterminé avant l'arrivée.

1.10 Les gouvernements doivent adopter une approche globale en s'efforçant de sécuriser la chaîne logistique internationale et d'empêcher qu'elle puisse être utilisée pour des actes de terrorisme ou pour toute activité criminelle, tout en assurant une amélioration continue de la facilitation des échanges qui n'aboutisse pas pour autant à une hausse superflue des coûts. Les gouvernements devraient donc prendre l'initiative de faire œuvrer en commun les douanes et les autres organes gouvernementaux impliqués dans le commerce international (gestion coordonnée des frontières)³ afin de faciliter un transfert sans entrave des données relatives aux échanges internationaux (concept de guichet unique)⁴ et d'échanger, à la fois à l'échelon national et international, les renseignements liés aux risques. L'opérateur pourrait ainsi communiquer les renseignements exigés une seule fois, par voie électronique, à une seule et unique autorité désignée, qui serait de préférence la douane. Dans ce contexte, la douane devrait s'efforcer d'intégrer ses procédés plus étroitement avec les procédures commerciales et les flux d'informations dans la chaîne logistique mondiale, par exemple en utilisant les documents commerciaux comme les factures et les bons de commande en tant que déclarations à l'exportation et à l'importation (voir schéma 1 et Annexes III et IV). Le recours à des nouvelles technologies telles que les interfaces de programmes d'application (API) permet de donner une forme plus concrète à ce concept.

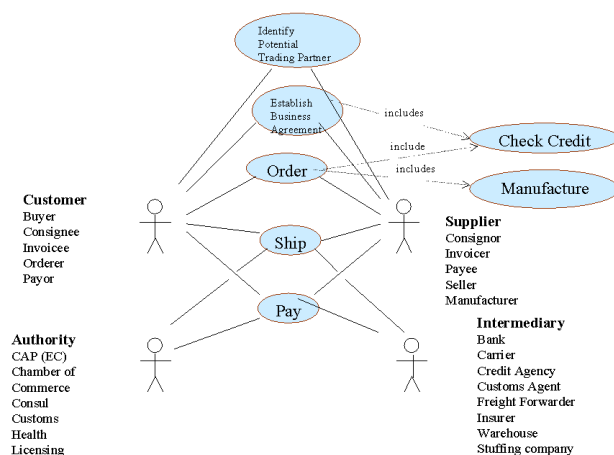


Schéma 1 : Modèle de chaîne logistique mondiale (Source : CEFACT/ONU)

1.11 La technologie de l'information et de la communication joue un rôle considérable dans l'efficacité du contrôle douanier. La douane devra faire preuve de souplesse et d'un esprit visionnaire pour développer des méthodes électroniques de contrôle et de facilitation du commerce, en particulier en ce qui concerne la technologie de l'information (TI) et notamment l'échange électronique de données. La nécessité pour les douanes d'œuvrer dans un tel environnement international en passant par des systèmes informatiques imposera :

- de recourir à des procédures et à des régimes douaniers harmonisés, s'appuyant sur la Convention de Kyoto révisée, ainsi qu'à une législation qui autorisera l'usage du format électronique pour des notions comme celle de la 'signature' ou du 'document' ;
- d'utiliser des données normalisées pour les exportations, les importations et le transit, telles que définies dans le Modèle de données de l'OMD ;
- de mettre en œuvre une stratégie détaillée en matière de sécurité informatique traitant, entre autres questions, de la reconnaissance transfrontalière des certificats numériques.

³ <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/activities-and-programmes/coordinated-border-management.aspx>

⁴ www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window-guidelines.aspx

Directives GCLI

1.12 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 donc s'assurer qu'à tous les niveaux, le personnel se voit régulièrement dispenser la formation⁵ nécessaire pour acquérir et conserver le niveau de compétence requis pour appliquer des contrôles douaniers efficaces et pour travailler dans un environnement électronique qui ne cesse d'évoluer.

2. Définitions

Aux fins des présentes Directives et outre les définitions prévues par la Convention de Kyoto révisée, les définitions suivantes s'appliquent :

- a. « **Exportateur** » : partie qui établit - ou au nom de laquelle est établie - la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou qui possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
- b. « **Agent** » : personne habilitée à agir pour le compte d'une autre partie.
- c. « **Transporteur** » : partie qui s'engage à transporter les marchandises entre les points désignés ou qui prend les dispositions nécessaires à cette fin. Cette définition couvre les transporteurs non exploitants de navires.
- d. « **Importateur** » : 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.
- e. « **Destinataire** » : partie à laquelle les marchandises sont expédiées.
- f. « **Expéditeur** » : partie qui, par contrat conclu avec un transporteur, expédie ou envoie les marchandises avec le transporteur, ou les lui fait acheminer.
- g. « **Opérateur économique agréé** » : 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, des distributeurs ou des transitaires.
- h. « **Chaîne logistique internationale** » : notion qui couvre toutes les étapes du processus depuis le moment où un client exprime le besoin de disposer d'un produit ou d'un service jusqu'à ce que la commande soit honorée par un fournisseur et le règlement financier effectué. Elle comprend toutes les activités qui doivent être réalisées par les intermédiaires et les autorités.

⁵ http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-validator-guide_final-fr.pdf?la=fr

- i. « **Chaîne logistique agréée** » : 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.
- j. « **Déclaration de marchandises** » : acte établi selon la forme prescrite par la douane, par lequel les intéressés indiquent le régime douanier à assigner aux marchandises et communiquent les éléments d'information exigé par la douane pour l'application de ce régime.
- k. « **Déclaration de chargement** » : ensemble des renseignements transmis avant ou au moment de l'arrivée ou du départ d'un moyen de transport à usage commercial, qui contiennent les données exigées par la douane concernant le chargement introduit sur le territoire douanier ou le quittant.
- l. « **Lieu de chargement** » : port maritime, aéroport, terminal de fret, gare ferroviaire ou tout autre lieu où les marchandises (cargaison) sont chargées à bord du moyen de transport servant à les acheminer depuis le territoire douanier.
- m. « **Lieu de déchargement** » : port maritime, aéroport, terminal de fret, gare ferroviaire ou tout autre lieu où les marchandises (cargaison) sont déchargées du moyen de transport ayant servi à les acheminer.
- n. « **Bureau de douane de sortie** » : bureau de douane par lequel les marchandises quittent ou devraient quitter le territoire douanier.
- o. « **Bureau de douane d'entrée** » : bureau de douane par lequel les marchandises entrent ou devraient entrer sur le territoire douanier.
- p. « **Contrôle douanier** » : ensemble des mesures prises par la douane en vue d'assurer le respect des lois et règlements relevant de sa compétence.
- q. « **Reconnaissance mutuelle** » : accord ou arrangement bilatéral ou multilatéral voire régional conclu entre des administrations des douanes et qui fixe les conditions dans lesquelles les avantages dont bénéficient les OEA sont étendus au-delà des frontières, au territoire du (des) pays, des services douaniers et des unions économiques partenaires.

3. Régimes intégrés de contrôle douanier

3.1 Dispositions générales

3.1.1 D'une manière générale, les présentes Directives devraient s'appliquer à tous les envois et à tous les modes de transport.

3.1.2 La Convention de Kyoto révisée (CKR) prévoit, dans la norme 6.1 de son Annexe générale, 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. Toutefois, aux fins d'une chaîne de contrôles douaniers

Directives GCLI

intégrée, l'intégrité de l'envoi doit être assurée depuis le moment où les marchandises quittent le lieu d'origine jusqu'au moment où elles parviennent au lieu de destination. En l'absence de normes ou de protocoles retenus à l'échelon national, cet objectif peut être atteint dans le cadre de partenariats douane-entreprises, notamment de chaînes logistiques agréées, établis conformément aux normes de l'OMD ou à des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique.

3.1.3 Aux fins de la sécurité de la chaîne logistique et de la facilitation des échanges, les présentes Directives décrivent les différents régimes et procédures en vigueur dans le commerce international, ainsi que la manière dont ils devraient être incorporés à une chaîne de contrôles douaniers intégrée. Les régimes particuliers comprennent notamment (voir également l'Annexe I) :

1. La transmission préalable par voie électronique de la déclaration initiale de marchandises à l'exportation, contenant les renseignements pertinents sur l'exportateur visés à l'Annexe V, effectuée par l'exportateur ou par son agent, à l'administration des douanes du lieu d'exportation, suivie le cas échéant d'une déclaration complémentaire à une date ultérieure fixée d'un commun accord (voir 3.2) ;
2. La transmission préalable par voie électronique de la déclaration initiale contenant les renseignements pertinents visés à l'Annexe V, effectuée par le transporteur à l'administration des douanes du lieu d'exportation ou d'importation, suivie le cas échéant de la transmission de la déclaration complète de chargement, à une date ultérieure fixée d'un commun accord (voir 3.3 et 3.4) pour autant que cette déclaration de chargement contienne des renseignements qui ne figurent pas sur la déclaration initiale ;
3. La transmission préalable par voie électronique de la déclaration initiale de marchandises à l'importation, effectuée par l'importateur ou par son agent à l'administration des douanes du lieu d'importation, suivie le cas échéant d'une déclaration complémentaire à une date ultérieure fixée d'un commun accord (voir 3.5) ;
4. La chaîne logistique agréée offre la possibilité d'intégrer les flux d'informations tels que décrits aux paragraphes 1 et 3 ci-dessus en une seule et même déclaration à l'exportation et à l'importation ;
5. L'échange (préalable) normal de données douanières par voie électronique entre les administrations des douanes du lieu d'exportation et d'importation, contribuant à l'évaluation des risques et à une mainlevée rapide (voir 3.6).

3.1.4 Au moment où les marchandises s'inscrivent dans une transaction internationale, par exemple lors de la conclusion d'un contrat d'exportation ou de la signature d'un bon de commande, la partie qui est à l'origine de la transaction commerciale internationale, par exemple l'acheteur, l'importateur ou l'agent agissant au nom de cette partie, doit attribuer à l'envoi une Référence unique de l'envoi (RUE) conformément à la Recommandation de l'OMD relative à la RUE et à ses directives connexes (voir également Annexe III). La RUE doit être utilisée dans toutes les communications pertinentes entre toutes les parties impliquées dans l'ensemble de la chaîne logistique.

3.1.5 La Norme transitoire 3.32 de l'Annexe générale de la CKR établit que pour les personnes agréées qui remplissent certains critères fixés par la douane, notamment

du fait qu'elles ont des antécédents satisfaisants en matière douanière et utilisent un système efficace pour la gestion de leurs écritures commerciales, la douane prévoit la mainlevée des marchandises sur la base du minimum de renseignements nécessaires pour identifier les marchandises et permettre l'établissement ultérieur de la déclaration de marchandises définitive autorisant notamment le calcul de droits et taxes et le recueil de statistiques commerciales. Ces dispositions peuvent être élargies, dans l'intérêt de la facilitation et de la sécurité, en appliquant le principe de la chaîne logistique agréée selon lequel tous les opérateurs participant à une transaction commerciale internationale reçoivent l'agrément de la douane pour autant qu'ils respectent les normes fixées aux fins de la gestion sécurisée des marchandises et des renseignements pertinents. 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. Lorsque les opérateurs économiques agréés d'une chaîne logistique agréée sont convenus de fournir à la douane à l'exportation, à l'importation et en route un accès en ligne aux renseignements douaniers pertinents contenus dans leurs systèmes commerciaux, et lorsqu'il existe des dispositions de reconnaissance mutuelle des agréments sur une base acceptable par la douane du lieu d'exportation et par celle du lieu d'importation, la déclaration simplifiée peut être réduite à la simple transmission de la RUE (voir également Annexe II). Une telle procédure devra comprendre un audit transfrontalier approfondi des systèmes commerciaux des entreprises.

3.1.6 La Norme 3.8 de l'Annexe générale de la CKR établit que le déclarant est tenu pour responsable envers la douane de l'exactitude des renseignements fournis dans la déclaration de marchandises. Le texte de la Convention précise en outre que la législation nationale énonce les conditions sous lesquelles une personne est fondée à agir en tant que déclarant. Si, pour de nombreux pays, la déclaration de marchandises doit être communiquée par un agent en douane sous licence, d'autres en revanche laissent à l'exportateur ou à l'importateur le soin de déterminer s'il souhaite accomplir lui-même ces formalités ou passer par un agent, lequel peut ou non devoir avoir obtenu une licence de la part de la douane.

3.1.7 La Norme 3.13 de l'Annexe générale de la CKR prévoit que le déclarant qui, pour des raisons jugées valables par la douane, ne dispose pas de tous les renseignements nécessaires pour établir la déclaration de marchandises, est autorisé à déposer une déclaration de marchandises provisoire ou incomplète, sous réserve qu'elle comporte les renseignements jugés nécessaires par la douane (voir Annexe V) et que le déclarant s'engage à remplir la déclaration de marchandises dans un délai déterminé. Aux termes des Directives GCLI de l'OMD, les déclarations initiales telles que décrites au point 3.1.3. peuvent être considérées comme des déclarations incomplètes.

3.1.8 La Norme 4 de l'Annexe spécifique A.1 de la CKR précise que la douane confie au transporteur la responsabilité de s'assurer que toutes les marchandises sont reprises dans la déclaration de chargement ou sont signalées à l'attention de la douane de toute autre manière autorisée. Même si cette Norme requiert la notification de toutes les marchandises, diverses pratiques peuvent être utilisées à cet effet. Certaines administrations exigent uniquement la notification des marchandises qui doivent être déchargées sur leur territoire douanier, alors que d'autres exigent la notification de toutes les marchandises, qu'elles soient déchargées ou non. Dans certains cas, les marchandises qui ne sont pas destinées à être déchargées ou dont la destination se trouve en dehors du territoire douanier peuvent être notifiées de manière simplifiée. En tout état de cause, la Pratique recommandée 9 de l'Annexe A.1 incite la douane à limiter les renseignements exigés à ceux figurant dans les documents habituels du transporteur et à s'appuyer à cet

Directives GCLI

égard sur les exigences prévues par les accords internationaux pertinents en matière de transport (par exemple, la Convention FAL de l'OMI ou la Convention de Chicago de l'OACI).

3.1.9 Conformément aux Normes 3.33 et 3.40 de l'Annexe générale de la CKR, les marchandises doivent bénéficier de la mainlevée dès que la douane en a terminé la vérification ou a pris la décision de ne pas les soumettre à une vérification, celle-ci devant intervenir dès que possible après l'enregistrement de la déclaration de marchandises. Aux fins des Directives GCLI, la douane doit, dans un délai déterminé, informer la partie qui a présenté la déclaration de marchandises et le transporteur responsable de l'acheminement des marchandises ou de chargement selon le cas, que les marchandises peuvent être chargées ou déchargées ou qu'elles peuvent bénéficier de la mainlevée.

3.1.10 Conformément à la Norme 3.23 de l'Annexe générale de la CKR, lorsque la législation nationale prévoit que la déclaration de marchandises doit être déposée dans un délai déterminé, ce délai est fixé de façon à permettre au déclarant de compléter la déclaration de marchandises et d'obtenir les documents justificatifs requis. En outre, la Norme 3.25 de l'Annexe générale de la CKR établit que les administrations douanières prévoient les conditions du dépôt et de l'enregistrement ou de l'examen de la déclaration de marchandises et des documents justificatifs avant l'arrivée des marchandises. L'Article 7.1 de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (AFE) prévoit que chaque Membre adoptera ou maintiendra des procédures de soumission des documents d'importation et autres données requises (dont les manifestes), qui en permettent le traitement avant l'arrivée des marchandises et accélèrent ainsi la mainlevée à leur arrivée. En outre, chaque Membre peut, s'il le juge opportun, prendre des mesures autorisant l'envoi de documents au format électronique, à des fins de traitement préalable à l'arrivée. Conformément à la Norme 1 de l'Annexe spécifique C.1 sur l'exportation à titre définitif et aux dispositions de l'Annexe spécifique A.1 sur les formalités douanières antérieures au dépôt de la déclaration de marchandises, les régimes visés par ces annexes spécifiques sont régis, dans la mesure où ils s'appliquent, par les dispositions de l'Annexe générale. Les directives relatives à ces annexes spécifiques font explicitement référence aux conditions du dépôt et de l'enregistrement ou de l'examen de la déclaration visées dans la Norme 3.25.

3.1.11 Par application des dispositions visées au paragraphe 3.1.10 et aux fins des présentes Directives, la déclaration initiale de marchandises à l'exportation doit être déposée auprès de la douane par l'exportateur ou par son agent avant le chargement des marchandises à bord du moyen de transport ou du conteneur utilisé pour leur exportation. Alternativement, notamment dans le cas d'une chaîne de contrôles douaniers intégrée, l'importateur doit si possible déposer la déclaration initiale de marchandises à l'importation avant le chargement des marchandises à bord du moyen de transport ou du conteneur utilisé pour leur exportation, ou encore avant leur arrivée dans le pays d'importation. En ce qui concerne la déclaration de chargement initiale, le transporteur ou son agent doit déposer la déclaration de chargement à l'avance. La déclaration initiale ne doit en aucun cas être exigée avant le délai fixé pour le dépôt de la déclaration initiale de marchandises à l'exportation ou à l'importation. 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 des procédures commerciales applicables aux différents modes de transport et après avoir consulté le secteur privé et les 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.

3.1.12 Aux termes de la Norme 3.11 de l'Annexe générale de la CKR, le contenu de la déclaration de marchandises est déterminé par la douane. L'OMD, aux fins de la normalisation et de l'harmonisation des informations exigées, a élaboré un Modèle de données qui fixe des normes générales grâce auxquelles des jeux de données structurés, harmonisés, normalisés et réutilisables et les messages électroniques répondront aux exigences opérationnelles et légales imposées par les services réglementaires présents aux frontières (dont la douane) et responsables de la gestion des frontières. 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 intègre les données nécessaires à la douane et aux autres services présents aux frontières aux fins de leurs activités de contrôle et d'évaluation des risques.

3.1.13 Conformément à la Norme 7.4 de l'Annexe générale de la CKR, toute législation nationale nouvelle ou révisée prévoit le droit pour la douane de détenir des renseignements pour ses propres besoins et, le cas échéant, d'échanger ces renseignements avec d'autres administrations douanières et avec toute autre partie agréée dans les conditions prévues par la loi au moyen des techniques du commerce électronique. La Norme 6.7 établit en outre que la douane cherche à coopérer avec les autres administrations douanières et à conclure des accords d'assistance mutuelle administrative pour améliorer les contrôles douaniers.

3.1.14 Conformément à la Norme 8 de l'Annexe spécifique E.1 de la CKR, la douane du bureau de départ doit prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre au bureau de destination d'identifier l'envoi et de déceler, le cas échéant, toute manipulation non autorisée. En outre, les administrations douanières des pays de départ et de destination devraient convenir de l'utilisation d'un système de messagerie électronique afin d'échanger régulièrement des données douanières, notamment les résultats du contrôle et les notifications d'arrivée, s'agissant des envois à haut risque.

3.2 Déclaration de marchandises à l'exportation

3.2.1 L'exportateur ou son agent dépose auprès de la douane du lieu d'exportation une déclaration initiale de marchandises à l'exportation contenant les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour l'exportateur, avant le chargement des marchandises à bord du moyen de transport ou du conteneur utilisé pour leur exportation. Lorsque la déclaration initiale de marchandises à l'exportation est également utilisée comme déclaration initiale par le transporteur, l'exportateur doit également faire figurer les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour le transporteur dans la déclaration initiale de marchandises à l'exportation. Dans ce cas, l'exportateur doit fournir un exemplaire de la déclaration initiale de marchandises à l'exportation au transporteur. La déclaration initiale de marchandises à l'exportation peut devoir être suivie d'une déclaration complémentaire à d'autres fins, telles que le recueil des statistiques commerciales, à une date ultérieure si la législation nationale le prévoit (voir également l'Annexe I).

3.2.2 La douane devrait accorder la mainlevée des marchandises destinées à l'exportation comme indiqué au point 3.1.9.

3.2.3 Dans une chaîne logistique agréée, la déclaration de marchandises à l'exportation (complète ou simplifiée) peut dans le même temps tenir lieu de déclaration simplifiée de marchandises à l'importation. Dans cette hypothèse, les administrations des douanes concernées peuvent exiger de l'exportateur qu'il présente un exemplaire de la déclaration de marchandises à l'exportation à l'administration des douanes du pays d'importation ou encore de partager ces renseignements par voie électronique au moyen d'une RUE comme clé d'accès.

Directives GCLI

Lorsque les administrations des douanes du lieu d'exportation et d'importation peuvent accéder directement aux systèmes commerciaux de l'opérateur économique agréé, les administrations des douanes concernées peuvent convenir de n'exiger que la transmission de la RUE (voir annexe II). Dans les cas où cette procédure est autorisée, il conviendra également de définir les responsabilités de l'exportateur et de l'importateur sur le plan juridique.

3.2.4 La déclaration initiale de marchandises à l'exportation doit reposer sur le jeu de données à l'exportation EX12 du Modèle de données de l'OMD et sur les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour l'exportateur. La déclaration complémentaire de marchandises à l'exportation doit reposer sur le jeu de données spécifique EX 22 du Modèle de données de l'OMD. Dans le cas d'une chaîne logistique agréée (voir 3.2.3), lorsque la déclaration de marchandises à l'exportation tient également lieu de déclaration simplifiée de marchandises à l'importation, la déclaration de marchandises doit reposer sur le jeu de données spécifique IM12 du Modèle de données de l'OMD.

3.3 Déclaration de chargement à l'exportation

3.3.1 Lorsque la déclaration de marchandises à l'exportation déposée par l'exportateur ou par son agent auprès de la douane du lieu d'exportation couvre toutes les marchandises chargées à bord du moyen de transport utilisé pour leur exportation et contient tous les renseignements nécessaires spécifiés à l'Annexe V pour le transporteur, une déclaration de chargement à l'exportation distincte ne devrait pas être exigée (voir 3.2.1.).

3.3.2. Dans tous les autres cas, le transporteur ou son agent dépose une déclaration initiale à l'exportation contenant tous les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour le transporteur auprès de la douane du lieu d'exportation (ou d'importation, selon les dispositions de l'accord bilatéral qui crée la chaîne de contrôles douaniers intégrée) avant le départ du lieu de chargement des marchandises à bord du moyen de transport qui quitte le pays d'exportation. La déclaration initiale peut devoir être suivie de la transmission de la déclaration complète de chargement, à une date ultérieure convenue d'un commun accord, pour autant que cette déclaration de chargement contienne des renseignements qui ne figurent pas sur la déclaration initiale. Lorsque des systèmes électroniques (dénommés systèmes communs de prise en charge du fret ou CCS) permettant l'échange d'informations entre les parties intéressées ont été créés dans les ports ou les aéroports par les intervenants dans la chaîne de transport, la douane devrait envisager de participer à ces systèmes et d'en extraire les données nécessaires aux fins de l'évaluation des risques.

3.3.3 La douane devrait accorder la mainlevée des envois aux fins du chargement comme indiqué au point 3.1.9.

3.3.4 Les administrations douanières des lieux d'exportation et d'importation devraient convenir d'un jeu de données et d'un message électronique uniques pour la déclaration de chargement à l'exportation et à l'importation. Elles devraient également convenir que le transporteur ou son agent déposeront la déclaration de chargement à l'administration douanière du lieu d'exportation ou d'importation et que les administrations douanières concernées partageront les renseignements par voie électronique en utilisant une RUE comme clé d'accès (voir également l'Annexe II). Dans une chaîne logistique agréée, de tels accords devraient être prévus d'office.

3.3.5 La déclaration de chargement à l'exportation devrait reposer sur le jeu de données du rapport de chargement à l'exportation CRE du Modèle de données de l'OMD et sur les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour le transporteur.

3.4 Déclaration de chargement à l'importation

3.4.1 Sous réserve du point 3.3.4, l'importateur ou son agent présente à la douane du lieu d'importation une déclaration initiale à l'importation avant l'arrivée du moyen de transport, suivie de la déclaration de chargement à l'importation complète, à une date ultérieure retenue d'un commun accord, pour autant que cette déclaration de chargement contienne des renseignements qui ne figurent pas sur la déclaration initiale. Lorsque des systèmes communs de prise en charge du fret (CCS) ont été créés dans les ports et les aéroports par les intervenants dans la chaîne de transport, la douane devrait envisager de participer à de tels systèmes et d'en extraire les données dont elle a besoin aux fins de l'évaluation des risques.

3.4.2 Conformément à la Norme 17 de l'Annexe spécifique A.1 de la CKR, le début du déchargement est autorisé dès que possible après l'arrivée du moyen de transport sur le lieu de déchargement. La douane devrait accorder la mainlevée de l'envoi aux fins du déchargement comme indiqué sous le point 3.1.9.

3.4.3 Comme indiqué sous le point 3.3.4, les administrations des douanes devraient convenir d'un jeu de données et d'un message électronique uniques pour la déclaration de chargement à l'exportation et à l'importation. Dans le cadre de ces accords, la douane à l'importation aura déjà reçu la déclaration initiale ou une copie de la déclaration initiale de chargement à l'exportation de la part du transporteur ou de l'administration des douanes à l'exportation (voir 3.2.1 et 3.3.2), auquel cas il n'est pas nécessaire de déposer une déclaration de marchandises à l'importation.

3.4.4 La déclaration de chargement à l'importation devrait se baser sur le jeu de données du rapport de chargement à l'importation CRI du le Modèle de données de l'OMD et les renseignements spécifiés à l'Annexe V pour le transporteur.

3.5 Déclaration de marchandises à l'importation

3.5.1 L'importateur ou son agent présente à la douane une déclaration de marchandises complète ou initiale/simplifiée, avant l'arrivée du moyen de transport. Voir la partie 3.1.7. pour les déclarations initiales de marchandises et la partie 3.1.5. pour les déclarations simplifiées de marchandises.

3.5.2 Dans une chaîne de contrôles douaniers intégrée, la douane du lieu d'importation aura déjà reçu la déclaration de marchandises à l'exportation qui devrait tenir lieu de déclaration simplifiée de marchandises à l'importation. L'autorisation d'utiliser ce régime couvrira les responsabilités de l'exportateur et de l'importateur sur le plan juridique. L'importateur ou son agent devra alors présenter la déclaration complémentaire de marchandises à l'importation (voir 3.1.5 et 3.2.3).

3.5.3 La déclaration complète de marchandises à l'importation devra s'appuyer sur le jeu de données à l'importation IM1 du Modèle de données de l'OMD. S'agissant du régime simplifié, l'importateur (ou l'exportateur, dans le cas d'une transaction intégrée) transmet une déclaration simplifiée de marchandises basée sur le jeu de données spécifique IM12 de l'OMD ainsi qu'une déclaration complémentaire de marchandises basée sur le jeu de données spécifique IM22 du Modèle de données de l'OMD.

3.6 Notifications entre les administrations douanières

3.6.1 Dans le cadre de la chaîne de contrôles douaniers intégrée et de la chaîne logistique agréée, et comme le stipulent les instruments internationaux relatifs à

Directives GCLI

l'assistance mutuelle administrative, les administrations douanières de la chaîne logistique pourraient envisager d'échanger régulièrement des données, s'agissant tout particulièrement des envois à haut risque. 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. Au lieu d'échanger activement des données, les administrations douanières concernées pourraient également offrir un accès en ligne restreint aux données pertinentes en utilisant une RUE comme clé d'accès (voir également Annexe I).

3.6.2 L'initiative des Douanes en réseau international (DRI)⁶, avec sa boîte à outils juridiques et ses blocs utilitaires (BU) liés à des processus opérationnels spécifiques, propose un modèle normalisé d'échange d'informations de douane à douane (C2C).

4. Confidentialité et protection des données

4.1. Les échanges de données aux frontières internationales, entre les administrations des douanes ou par le secteur privé à la demande de la douane, ne doivent être entrepris qu'après consultation entre les pays concernés au sujet des dispositions à prendre aux fins de la confidentialité et de la protection des données.

4.2 Des législations relatives à la confidentialité et à la protection des données ont été adoptées dans de nombreux pays ces dernières années 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 aux fichiers informatiques des données les concernant afin d'en vérifier l'exactitude.

4.3 Les législations peuvent présenter des différences d'un pays à l'autre mais elles sont constituées dans une large mesure de dispositions communes. Les législations relatives à la confidentialité et à la protection des données stipulent généralement que les données personnelles et commerciales faisant l'objet d'un traitement automatique (informatique) :

- devraient bénéficier au minimum du niveau de protection et de confidentialité prévu dans la réglementation nationale et par le régime juridique qui s'applique à l'administration de la douane dont émanent les données ;
- devraient être obtenues et traitées de façon équitable et dans le respect de la loi ;
- devraient être entreposées à des fins légitimes et ne pas être utilisées d'une quelconque manière qui soit incompatible avec ces fins ;
- ne devraient pas contenir des informations ou des documents qui seraient divulgués sans un consentement spécifique écrit de l'administration douanière qui fournit les données ;
- devraient être exactes, pertinentes, et d'une nature en rapport avec les fins auxquelles elles sont entreposées ;
- devraient être précises et, le cas échéant, mises à jour ;
- devraient être conservées sous une forme qui permette d'identifier les intéressés uniquement pendant les délais voulus compte tenu des fins auxquelles ils ont été enregistrés.

4.4 En outre, ces législations contiennent généralement des dispositions concernant le droit d'accès des intéressés à leurs propres données personnelles. Certaines dispositions peuvent également concerner la communication de données personnelles à d'autres parties ainsi que la transmission de ces données à l'étranger et en dehors de la juridiction du pays où elles ont été recueillies.

⁶ <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/activities-and-programmes/gnc.aspx>

4.5 Il est donc clair que ces dispositions peuvent limiter le nombre de renseignements personnels ou commerciaux relatifs à une transaction commerciale que le transporteur ou l'opérateur a la faculté de saisir et de transmettre à un gouvernement étranger. Toutefois, il est également clair que la nature de ces renseignements et leur utilisation doivent être conformes aux dispositions du droit interne en vigueur dans la plupart des pays. L'archivage à long terme des déclarations de chargement ou de marchandises sur support informatique ainsi que l'utilisation de ces données à des fins autres que la sécurité nationale ou le dédouanement des marchandises peuvent poser des problèmes dans certains pays.

5. Reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA

5.1 Depuis plusieurs années, l'OMD et les administrations des douanes s'efforcent d'améliorer la sécurité des chaînes logistiques internationales et de faciliter les échanges pour les opérateurs économiques agréés. Le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial invite les administrations douanières à s'accorder sur la reconnaissance mutuelle des OEA et des mesures de sécurité. La reconnaissance mutuelle du statut d'OEA est une condition primordiale pour la sécurisation de bout en bout de la chaîne logistique et elle offre de très nombreux avantages aux opérateurs commerciaux. Ce vaste concept plonge ses racines dans le Cadre de normes SAFE et consiste à dire que deux pays concluent un accord ou un arrangement visant à la reconnaissance mutuelle des agréments d'OEA dûment octroyés par une administration des douanes. Qui plus est, le Cadre SAFE exhorte les services douaniers à travailler ensemble à l'élaboration de procédures d'agrément et d'autorisation pour la RM des OEA, des normes douanières de contrôle de sécurité et de leurs résultats, dans un effort d'élimination ou de réduction des redondances.

5.2 En vertu du principe de reconnaissance mutuelle, l'administration douanière est appelée à :

- reconnaître les agréments d'OEA émis au titre du programme de l'autre administration ;
- accepter, le cas échéant, de faire bénéficier les OEA mutuellement reconnus de mesures de facilitation et d'avantages substantiels comparables et réciproques.

Contenu d'un ARM

5.3 Le texte d'un ARM devrait reprendre généralement les éléments essentiels que sont : une reconnaissance de la compatibilité des deux programmes d'OEA, une énumération des avantages réciproques qui seront accordés, décrits de la manière la plus précise. Il devrait également répertorier les données qui seront échangées automatiquement et auxquelles les règles de protection des données s'appliquent. De plus, l'ARM énonce les règles de procédures et les dispositions concernant la suspension unilatérale des avantages.

(Pour de plus amples informations, cf. Guide stratégique des ARM de l'OMD et Guide de mise en œuvre des ARM (<http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/aeo-mra-strategy-guide.aspx>))

6. Pipeline de données

6.1 Si l'importance de la sécurité de la chaîne logistique fait l'unanimité le consensus, l'absence de démarches communes et de mesures coordonnées ne permet d'enregistrer de grands progrès en la matière. Les administrations des douanes

Directives GCLI

travaillent activement à l'élaboration de régimes de certification de sécurité plus nouveaux et sophistiqués (comme le statut d'opérateur économique agréé, par exemple) et tentent de stimuler la conception de matériel de détection pour détecter les envois illicites ou les faits de fraude aux droits ou de fraude fiscale. Pour leur part, les opérateurs commerciaux peuvent considérer que ces initiatives sont lourdes et qu'elles sont source de bureaucratie excessive et coûteuse et de retards aux frontières, en raison des contrôles et inspections indispensables des marchandises. Pour compliquer encore un peu plus la situation, les opérateurs internationaux doivent faire face à une multitude de régimes de certification de sécurité qui varient selon les pays et les juridictions. Toutefois, il relève de l'intérêt de toutes les parties prenantes que la chaîne logistique soit transparente : les entreprises peuvent ainsi empêcher tout incident concernant la sécurité ou le fret et répondre aux exigences des consommateurs concernant leurs produits ; les autorités peuvent mieux lutter contre la fraude et contribuer de la sorte à garantir la sécurité et la sûreté de la population, ainsi qu'à l'intégrité fiscale et non fiscale des mouvements transfrontaliers de marchandises.

6.2 Le concept de pipeline de données montre comment protéger et sécuriser la chaîne logistique mondiale, de manière intégrée, tout en réduisant sa vulnérabilité face aux incidents qui peuvent la perturber (qu'ils soient dus à des catastrophes naturelles, des faits de terrorisme ou à d'autres activités indésirables ou illicites) et en promouvant des flux commerciaux rapides et efficaces à travers le monde. L'échange et la réutilisation, par tous les acteurs de la chaîne logistique, des données puisées à la source pourraient aider à la mise en œuvre du concept de GCLI et offrir, du même coup, des avantages tangibles aux parties concernées (transaction, transport, opérateurs réglementaires et financiers).

6.3 L'architecture en pipeline est un mécanisme nouveau et prospectif d'échange de données sur la chaîne logistique, qui est aussi avantageux pour les entreprises que pour les gouvernements. Un schéma des systèmes qu'utilisent actuellement la douane et le commerce international, ainsi qu'un diagramme du concept de pipeline de données sont reproduits en Annexe VI des présentes Directives.

7. Systèmes TI

7.1 Le système de 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.

7.2 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 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.

7.3 Les directives relatives à la TIC recommandent en outre d'effectuer des audits des systèmes des opérateurs et d'utiliser ces systèmes pour satisfaire 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 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 nécessaires à ses propres fins (voir l'Annexe II).

7.4 Les Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC recommandent à la douane de proposer plusieurs solutions aux fins de l'échange électronique de renseignements. 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.

7.5 Le Modèle de données de l'OMD permet l'utilisation tant des formats de messagerie XML qu'EDIFACT pour échanger les données exigées par les douanes et les autres services de réglementation aux frontières. L'application EDIFACT du Modèle de données de l'OMD se fonde sur le message GOVCBR⁷ (de l'anglais Government Cross Border Regulatory) EDIFACT/ONU. L'application XML du Modèle de données se fonde sur les directives de l'OMD concernant le schéma XML. Le Modèle de données de l'OMD adopte une relation d'association souple entre sa couche sémantique (c'est-à-dire le modèle d'information) et la couche de format de message, ce qui permet de garantir que le format tant du message EDIFACT – GOVCBR que celui du schéma XML puissent transporter la même information de façon cohérente.

7.6 Les informations dans le Modèle de données de l'OMD sont structurées selon le concept des dossiers d'information, soit une organisation hiérarchique de l'information fondé sur le concept spécifique du processus opérationnel ou des procédures où l'information est utilisée. Quatre Dossiers d'information de base (DIB) permettent de classer les informations pertinentes pour les douanes par catégorie, selon leurs caractéristiques, à savoir :

- Le DIB Déclaration, fondement pour l'élaboration de messages électroniques entreprises-gouvernement (B2G), comme entre autres, la déclaration en douane, dont notamment la déclaration d'importation, d'exportation et de transit, le rapport de chargement, dont le rapport de chargement à l'importation et à l'exportation, les renseignements électroniques préalables et les renseignements préalables concernant les voyageurs.
- Le DIB Réponse, fondement pour l'élaboration des messages électroniques gouvernement-entreprises (G2B).
- Le DIB INTERGOV, fondement pour l'élaboration de messages électroniques gouvernement-gouvernement (G2G - et intergouvernementaux) comme pour l'échange régional de jeux de données communs tirés de la déclaration en douane, aux fins de l'interconnexion pour le transit et de l'échange de données maîtres Opérateur / OEA.
- Le DIB LPCO, fondement pour l'élaboration des messages concernant les licences, permis, certificats et autres, notamment le certificat électronique sanitaire et phytosanitaire pour les produits agricoles, le certificat électronique vétérinaire, le certificat électronique pour les espèces menacées (CITES) et le certificat électronique pour la sécurité alimentaire.

7.7 D'une manière générale, l'utilisation de la TIC et, plus particulièrement l'échange électronique de renseignements à travers les systèmes informatiques, exige une stratégie détaillée de sécurité en matière de TIC. La sécurité informatique doit donc être considérée comme partie intégrante de toute stratégie de sécurité de la chaîne logistique développée par la douane. La mise en œuvre d'une stratégie de sécurité

⁷ http://www.unece.org/trade/untdid/d17b/trmd/govcbr_c.htm

Directives GCLI

informatique efficace passe, pour la douane, par une évaluation rigoureuse des risques.

7.8 Dans un contexte de mise en œuvre 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 encore les infrastructures à clef publique (ICP), peuvent jouer un rôle important pour sécuriser l'échange électronique de données. La chaîne de contrôles douaniers intégrée, décrite dans le Chapitre 3 des présentes Directives, prévoit 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 régimes auxquels sont soumis les opérateurs économiques agréés prévoient également d'inclure une certification numérique. Une telle disposition permettrait à l'opérateur agréé de signer tous les messages électroniques à destination des administrations 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.

7.9 Les Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC décrivent comment 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, notamment 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, aux fins desquelles il est fait référence aux Directives de la Convention de Kyoto relatives à la TIC.

7.10 Le programme de l'OMD sur la Douane numérique, intitulé « Démarche stratégique d'appui à la réforme douanière et de la réglementation transfrontalière basée sur la TIC à travers les outils, les instruments et les directives de l'OMD » propose une démarche durable et cohérente permettant d'exploiter au maximum la TIC au sein des services douaniers et dans les procédures réglementaires transfrontalières, pour en améliorer l'efficacité.

8. Projets/Pilotes

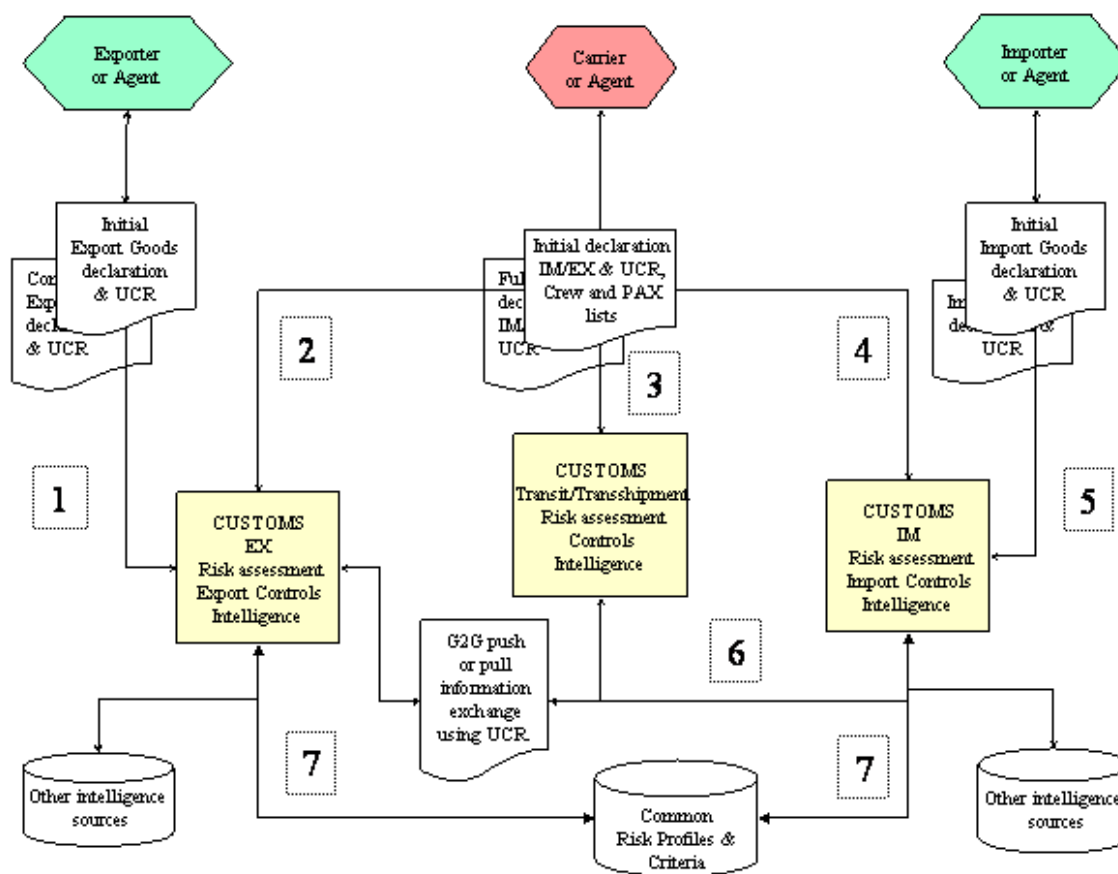
8.1 Les projets/pilotes et initiatives relatifs au concept de la GCLI sont présentés en Annexe VII des présentes Directives.

9. Bibliographie

- Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers telle qu'amendée en 1999 (Convention de Kyoto révisée), OMD, 1999, y compris les Directives de mise en œuvre
- Directives de l'OMD concernant la base juridique aux fins des échanges préalables de données douanières, OMD, 2003
- Orientations de l'OMD concernant les partenariats douane-entreprises, OMD, 2014
- Directives de la Convention de Kyoto de l'OMD relatives à l'application de la technologie de l'information et de la communication (Directives de Kyoto relatives à la TIC), OMD, 2014
- Recommandation de l'OMD relative à la Référence unique de l'envoi (RUE), OMD, 2001
- Directives de l'OMD accompagnant la RUE, OMD, 2003
- Modèle d'accord bilatéral de l'OMD
- Modèle de données de l'OMD

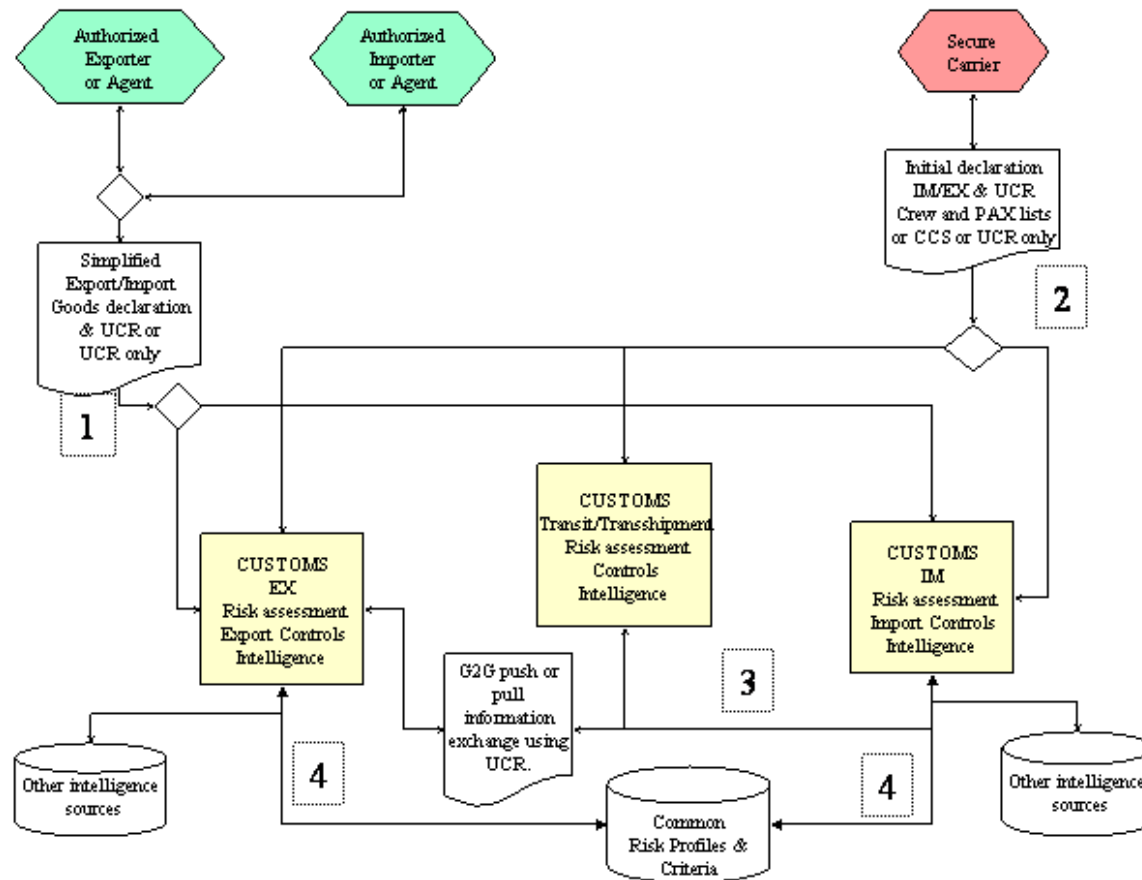
* * *

Annexe I - Schéma d'activité du contrôle douanier – procédure électronique normale avec option G2G



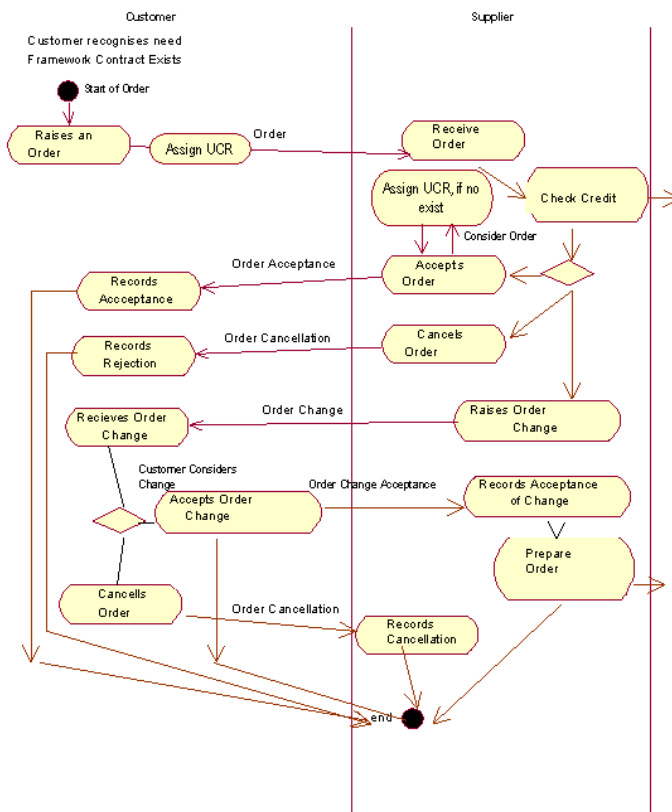
- 1) Déclaration initiale de marchandises à l'exportation transmise par l'exportateur ou son agent à la douane à l'exportation (voir 3.2)
- 2) Déclaration initiale de marchandises à l'exportation transmise par le transporteur à la douane à l'exportation (voir 3.3)
- 3) Déclaration de marchandises transmise à la douane en route, le cas échéant
- 4) Déclaration initiale de marchandises à l'importation transmise par le transporteur à la douane à l'importation, si pas couvert par le point 2) ci-dessus (voir 3.3 et 3.4)
- 5) Déclaration de marchandises à l'importation transmise par l'importateur ou son agent à la douane à l'importation avant l'arrivée (voir 3.5)
- 6) Conformément aux accords conclus à l'échelon bilatéral/multilatéral, les douanes à l'exportation et à l'importation peuvent échanger les renseignements au départ ou à l'arrivée ou en permettre l'accès au moyen d'une RUE (voir 1.5 et 3.6)
- 7) Conformément aux accords conclus à l'échelon bilatéral/multilatéral, les douanes à l'exportation et à l'importation peuvent accepter d'échanger des profils de risques communs afin que l'évaluation des risques en matière de sécurité et à d'autres fins soit effectuée une seule fois (voir 1.4).

Annexe II – Chaîne logistique agréée



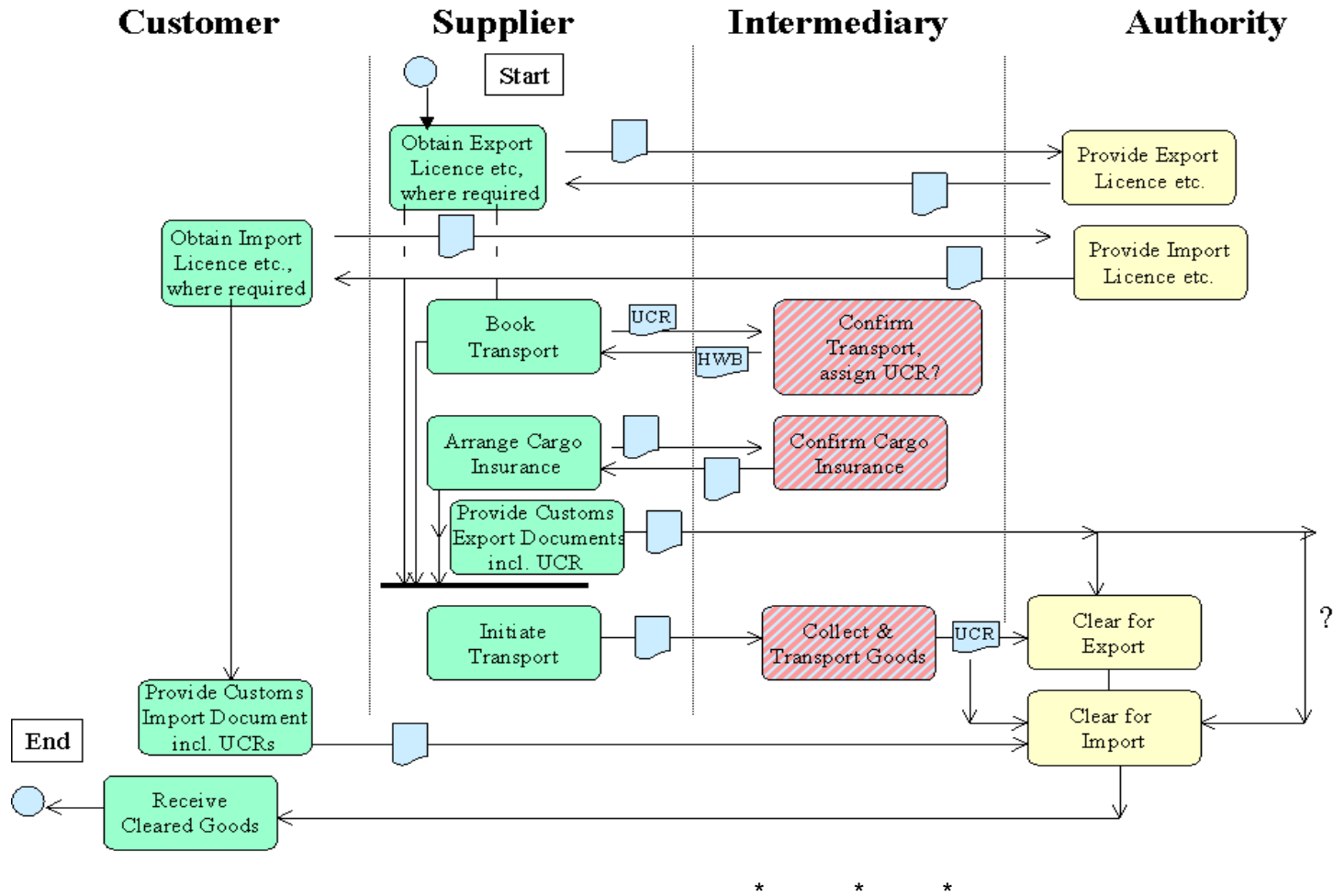
- 1) L'exportateur ou l'importateur agréé ou leur agent reconnu désigné présente une déclaration de marchandises simplifiée à l'exportation/importation à la douane à l'exportation ou à l'importation en vue d'obtenir la mainlevée préalable. En cas d'accès en ligne aux systèmes des entreprises, la déclaration de marchandises est remplacée par une RUE, ce qui permet à la douane d'extraire les renseignements dont elle a besoin (voir 1.7, 3.1.4, 3.2.2 et 3.5.2).
- 2) Le transporteur, qui doit être un transporteur sûr, présente une déclaration initiale à la douane à l'exportation ou à l'importation et à la douane en route. En cas d'accès en ligne à son propre système ou à un CCS, la déclaration de chargement est remplacée par la RUE (voir 1.7, 3.1.4 et 3.3.4).
- 3) Conformément aux accords conclus à l'échelon bilatéral/multilatéral, la douane à l'exportation, à l'importation et en route peuvent échanger les renseignements au départ ou à l'arrivée ou en permettre l'accès à des fins de contrôle (voir 1.5 et 3.6)
- 4) La chaîne logistique agréée exigera la conclusion d'accords bilatéraux/multilatéraux aux fins de l'évaluation commune des risques et des procédures de contrôle conjoint, y compris les contrôles par audit (voir 1.4 et 1.7).

Annexe III – Modèle de chaîne logistique mondiale – Commande – avec RUE



*
* *

Annexe IV – Modèle de chaîne logistique mondiale – Navire –



Annexe V : Éléments de données nécessaires aux fins de l'évaluation des risques

Éléments de données à inclure dans la déclaration initiale d'exportation des marchandises

R020 Consignor - name
 R021 Consignor, coded
 R031 Exporter - name
 R032 Exporter, coded
 137 Description of goods
 145 Commodity Classification
 146 Total number of packages
 141 Type of packages identification, coded
 144 Number of packages
 CDT Measure Unit. Code
 131 Total gross weight
 109 Total invoice amount
 135 Currency, coded
 R012 Carrier identification
 R011 Carrier - name
 159 Equipment identification number
 152 Equipment size and type identification
 227 Number of seals
 064 Country(ies) of routing, coded
 R014 Consignee name
 R015 Consignee, coded
 R037 Importer - name
 R038 Importer, coded
 R045 Notify party
 R046 Notify party, coded
 44A Delivery destination
 R003 Agent - name
 R004 Agent, coded
 016 UCR

Éléments de données à inclure dans la déclaration initiale du transporteur à l'exportation ou à l'importation

L009 Place of loading
 L010 Place of loading, coded
 R012 Carrier identification
 R011 Carrier - name
 159 Equipment identification number
 152 Equipment size and type identification
 227 Number of seals
 T005 Identification of means of transport crossing the border
 T014 Nationality of means of transport crossing the border, coded
 149 Conveyance reference number
 098 Transport charges method of payment, coded
 G005 Office of exit, coded
 064 Country(ies) of routing, coded
 085 First port of arrival, coded
 172 Date and time of arrival at first port of arrival in Customs territory
 016 UCR

Ce tableau indique les principaux éléments de données nécessaires aux fins de l'évaluation des risques, répartis selon la partie qui les notifie en utilisant **une** Référence unique de l'envoi (RUE) en tant que lien permettant de transmettre les informations une seule fois. Les éléments de données énumérés sont assortis de certaines conditionnalités en fonction des circonstances et du mode de transport. Certains éléments de données doivent être communiqués le plus tôt possible dans la chaîne logistique mais ne sont pas toujours disponibles au début de la transaction. En outre, certaines informations peuvent changer en route. C'est pourquoi certains éléments de données figurent dans les deux listes. Toutefois, les conditionnalités propres à chacun d'eux permettront de s'assurer, dans la mesure du possible, que les informations ne soient fournies qu'une seule fois.



Douane à l'exportation, à l'importation ou en route

Directives GCLI

Le Modèle de données de l'OMD contient des précisions au sujet de chacun des principaux éléments de données ci-après, nécessaires aux fins de l'évaluation des risques, en ce qui concerne la mise en œuvre des messages, les conditionnalités, la représentation des données, les structures et les valeurs de codes.

Étiquette OMD	Nom 3.7.0	Définition 3.7.0
R020	Expéditeur - nom	Nom de la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport
R021	Expéditeur, codé	Permet d'identifier la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport
R031	Exportateur - nom	Nom de la personne qui établit - ou au nom de laquelle est établie - la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou qui possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration
R032	Exportateur, codé	Permet d'identifier le nom 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
137	Description des marchandises	Désignation simple de la nature des marchandises suffisante pour les identifier à des fins réglementaires transfrontalières, comme à des fins douanières, phytosanitaires, statistiques ou de transport.
145	Classement des marchandises	Classement à caractère non commercial d'une marchandise par un organisme de normalisation
146	Nombre total de colis	Décompte du nombre total de colis sur l'intégralité de la déclaration/de l'envoi
141	Identification du type d'emballage, codée	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
CDT	Unité de mesure. Code	Unité de mesure. Code
131	Poids brut total	Poids (masse) de toutes les marchandises figurant sur un document, y compris les emballages mais à l'exclusion du matériel du transporteur
109	Montant total de la facture	Somme de tous les montants facturés déclarés sur une seule déclaration
135	Devise, codée	Code spécifiant une unité monétaire ou devise
L009	Lieu de chargement	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
L010	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

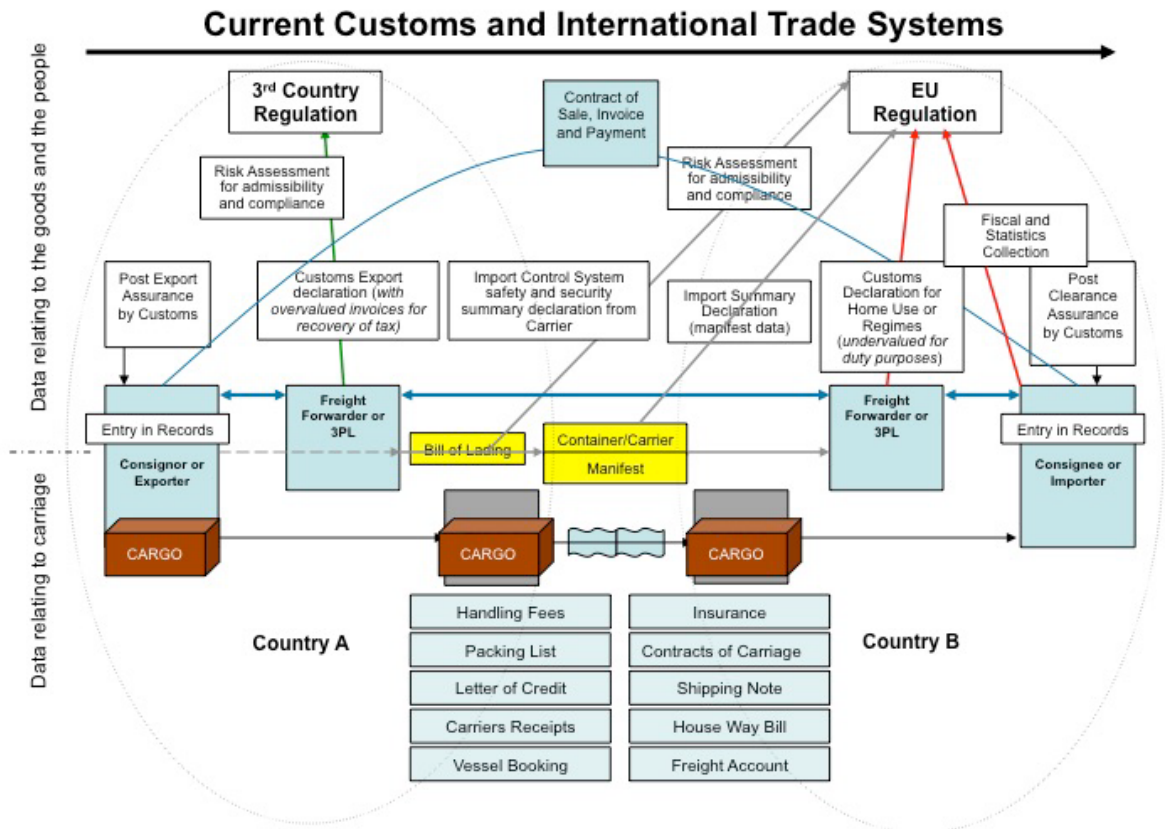
Directives GCLI

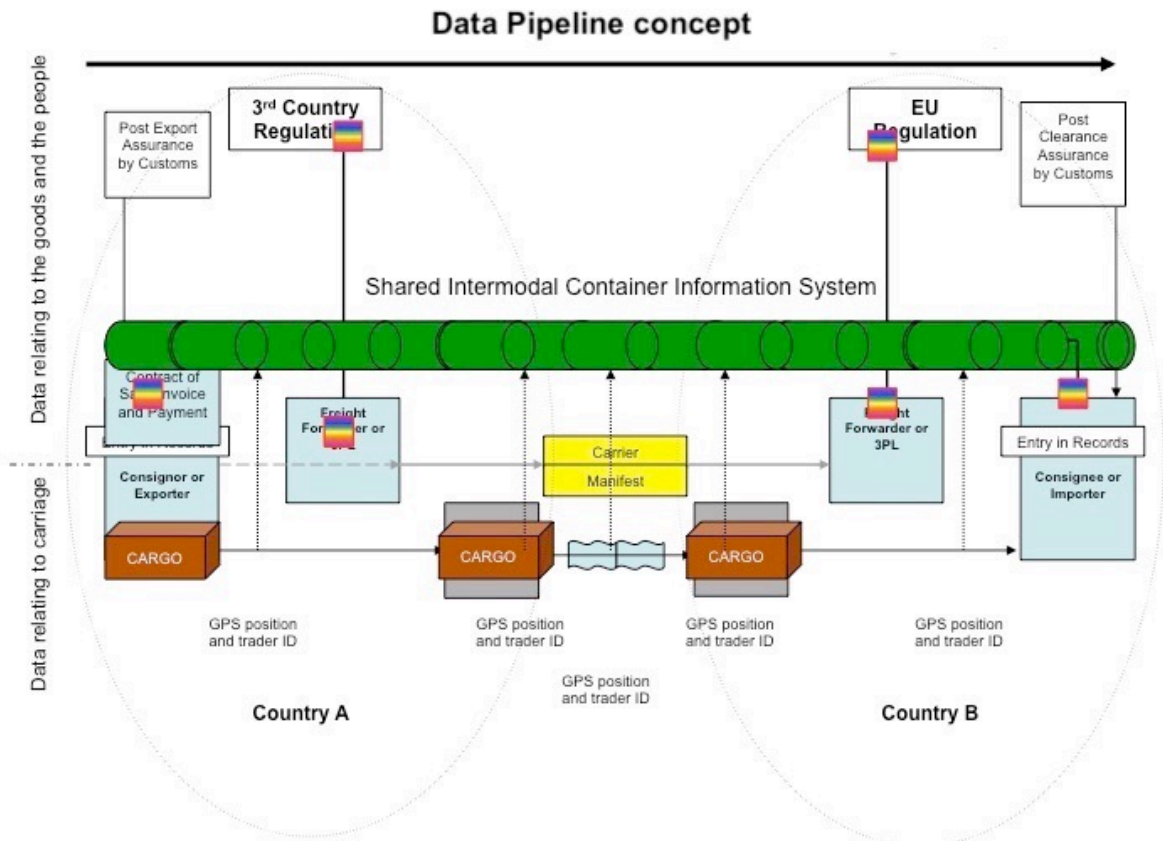
Étiquette OMD	Nom 3.7.0	Définition 3.7.0
		transport servant à les acheminer
R012	Identification du transporteur	Permet d'identifier une partie qui assure le transport de marchandises entre les points désignés
R011	Transporteur - nom	Nom de la partie qui assure le transport de marchandises entre les points désignés
159	Numéro d'identification du matériel	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
227	Nombre de scellements	Permet de spécifier le nombre de scellements apposés
T005	Identification du moyen de transport qui franchit la frontière du territoire douanier	Nom du moyen de transport utilisé pour franchir la frontière
T014	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
149	Numéro de référence du moyen de transport	Permet d'identifier le voyage d'un moyen de transport, par exemple numéro du voyage ou numéro du vol
098	Mode de paiement des frais de transport, codé	Code spécifiant le mode de paiement des frais de transport
G005	Bureau de douane de sortie, codé	Permet d'identifier le bureau de douane par lequel les marchandises quittent ou devraient quitter le territoire douanier d'expédition
064	Pays d'acheminement, codé(s)	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
085	Premier bureau d'arrivée, codé	Permet d'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)
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
R014	Nom du destinataire	Nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées
R015	Destinataire, codé	Identifiant de la partie à laquelle les marchandises sont adressées
R037	Importateur - nom	Nom 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

Directives GCLI

Étiquette OMD	Nom 3.7.0	Définition 3.7.0
		la personne qui est en possession des marchandises ou à laquelle les marchandises sont adressées
R038	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
R045	Partie à notifier	Nom de la partie à notifier
R046	Partie à notifier, codée	Identification d'une partie à notifier
44A	Destination de livraison	Destination de livraison
R003	Agent - nom	Nom d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie
R004	Agent, codé	Identification d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie
016	RUE	Numéro unique attribué aux marchandises, tant pour l'importation que pour l'exportation

Annexe VI – Principe du pipeline de données





La douane peut utiliser les données échangées et réutilisées dans les pipelines, à l'aide de ce qu'on appelle le tableau de bord de la douane. Celui-ci donne accès à toutes les sources d'information et aux données originelles sur la chaîne logistique qu'utilisent les voies commerciales. Dès lors, au lieu de ne disposer que des données issues de la déclaration, dont on ignore l'origine au-delà de la personne qui a soumis la déclaration, le tableau de bord donne un aperçu détaillé des différentes étapes de la transaction et du transport. Ce tableau de bord fournit non seulement un nombre accru d'informations mais il présente en outre l'avantage de diminuer le risque que les données soient incorrectes puisque ces dernières sont puisées à la source. Ces données peuvent servir à améliorer la gestion des risques et la surveillance des flux licites. Il existe également un tableau de bord de gestion auxquelles les parties autorisées auront un accès dont le niveau est défini par le propriétaire des informations. Des technologies d'application (interfaces de programmes d'application ou API) peuvent même être introduites pour effectuer les formalités douanières et autres démarches demandées par les autorités, en alimentant directement les déclarations à partir des données tirées du pipeline.

*
* *

Annexe VII : Projets/Pilotes

1. SSTL

- A. Le projet SSTL (voies commerciales intelligentes et sûres) est le premier essai de démonstration de faisabilité du Cadre de normes SAFE de l'OMD. Il vise à conjuguer une plus grande sécurité et la facilitation des envois à faible risque.
- B. La sécurité fait désormais partie intégrante du travail quotidien de la douane. Le Cadre SAFE est avantageux pour les services douaniers dans la mesure où, comme les services douaniers interviennent peu dans des voies commerciales à faible risque, ils peuvent consacrer leurs ressources limitées aux envois présentant un risque plus élevé.
- C. Le projet consiste donc principalement à vérifier si la mise en œuvre pratique du Cadre de normes SAFE de l'OMD participe à la facilitation des échanges. Ce projet, qui associe la Chine, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, a débuté en 2006. En 2014, il entrait dans sa troisième phase, suite à l'évaluation de la deuxième phase qui permis de conclure que le concept du Cadre SAFE fonctionne dans la pratique et apporte des avantages à la fois aux administrations douanières et aux entreprises.
- D. Les États membres de l'UE qui y participent échangent des données avec la République populaire de Chine et Hong Kong, Chine. Dans le cas de marchandises exportées, un ensemble de 23 éléments de données clés sera envoyé à l'autorité douanière du pays d'importation. Le pays importateur mènera une analyse des risques et pourra demander au pays exportateur de contrôler les marchandises en son nom. Le pays exportateur procédera au contrôle des marchandises et communiquera les résultats du contrôle au pays importateur. Une fois que les marchandises arrivent dans le pays d'importation et si la décision est prise de les contrôler, les résultats de l'inspection seront envoyés au pays d'exportation. L'échange de données se fait à l'aide du système CenComm de l'OMD. Une nouvelle plateforme d'échange automatisé pourrait être conçue et dotée d'une fonction de téléchargement direct des éléments de données de la déclaration d'exportation et des données du manifeste de transport.
- E. Le projet SSTL a pour but d'alléger la charge administrative liée aux chaînes logistiques internationales par l'introduction d'un mécanisme de contrôle de bout en bout, avec présentation unique des données. En ce qui concerne les entreprises partenaires, l'objectif premier du projet est d'octroyer aux opérateurs économiques agréés des avantages concrets.
- F. Les voies commerciales intelligentes et sûres se distingueront par une combinaison de contrôles douaniers dont la formule assurera l'acheminement des envois sans interventions (ou en les réduisant au maximum) dans la logistique. Elles devraient donc permettre la mainlevée et le dédouanement immédiats dans le pays de destination des envois concernés, les entreprises partenaires bénéficieront de délais de livraison plus prévisibles et la durée d'immobilisation dans les ports sera réduite.

- G. Au sein de l'UE, les opérateurs commerciaux respectueux des dispositions légales en matière de sûreté et de sécurité (déclarations et évaluation des risques préalables au départ, être un OEA et bénéficier à ce titre des avantages attachés au statut, recours étendu aux procédures douanières simplifiées) bénéficient déjà de certains avantages liés aux voies commerciales intelligentes et sûres mais l'approche SSTL apporte de nouveaux éléments destinés à améliorer les contrôles douaniers et, par voie de conséquence, à encourager la facilitation. La disponibilité de données de grande qualité, des règles conjointes en matière de risque et la reconnaissance mutuelle des contrôles permettront la mainlevée immédiate des marchandises.
- H. Jusqu'ici, le projet se centrait sur le fret maritime mais il a récemment été étendu au transport ferroviaire et aérien.

Éléments essentiels

- I. Le projet concrétise plusieurs concepts fondamentaux de la GCLI :
- La qualité des données sera garantie par la compilation de jeux de données normalisées provenant, dans la mesure du possible, de la 'transaction source', en vue d'une soumission unique des données ;
 - Ces données seront partagées entre les administrations douanières qui interviennent dans le contrôle de l'envoi concerné et complétées par toutes les données logistiques dont on ne disposait pas lors de la désignation de la 'transaction source' ;
 - Grâce à l'application de règles communes de gestion des risques, seul un contrôle douanier sera nécessaire et, s'il faut procéder à des vérifications matérielles, celles-ci seront exécutées le plus tôt possible dans le processus logistique et, de préférence, lors de l'emportage des conteneurs ;
 - Les contrôles faisant l'objet d'une reconnaissance mutuelle, il ne sera pas nécessaire de les répéter ;
 - La douane travaillera en lien étroit avec tous les organes gouvernementaux impliqués dans le contrôle des mouvements transfrontaliers de marchandises (modèle de gestion coordonnée des frontières dans lequel la douane jouera, de préférence, le rôle de chef de file et fixera le lieu et le moment où se feront les contrôles requis), suivant le modèle du poste-frontière à arrêt unique ;
 - Les programmes d'opérateur économique agréé permettront d'obtenir des avantages, dont les premiers seront la réduction des délais de dédouanement et le suivi logistique dans le pays de destination.

2. Projet CORE

2.1 Le projet CORE (Ecosystème résilient en amélioration constante)⁸ est mené sous la houlette de la Commission européenne. Il s'est fixé trois objectifs centraux pour rehausser le niveau d'intégrité des données et des marchandises :

- La promotion de la sécurité et de la sûreté de la chaîne logistique tout entière, par la normalisation, l'harmonisation et la reconnaissance mutuelle ;

⁸ <http://www.coreproject.eu/>

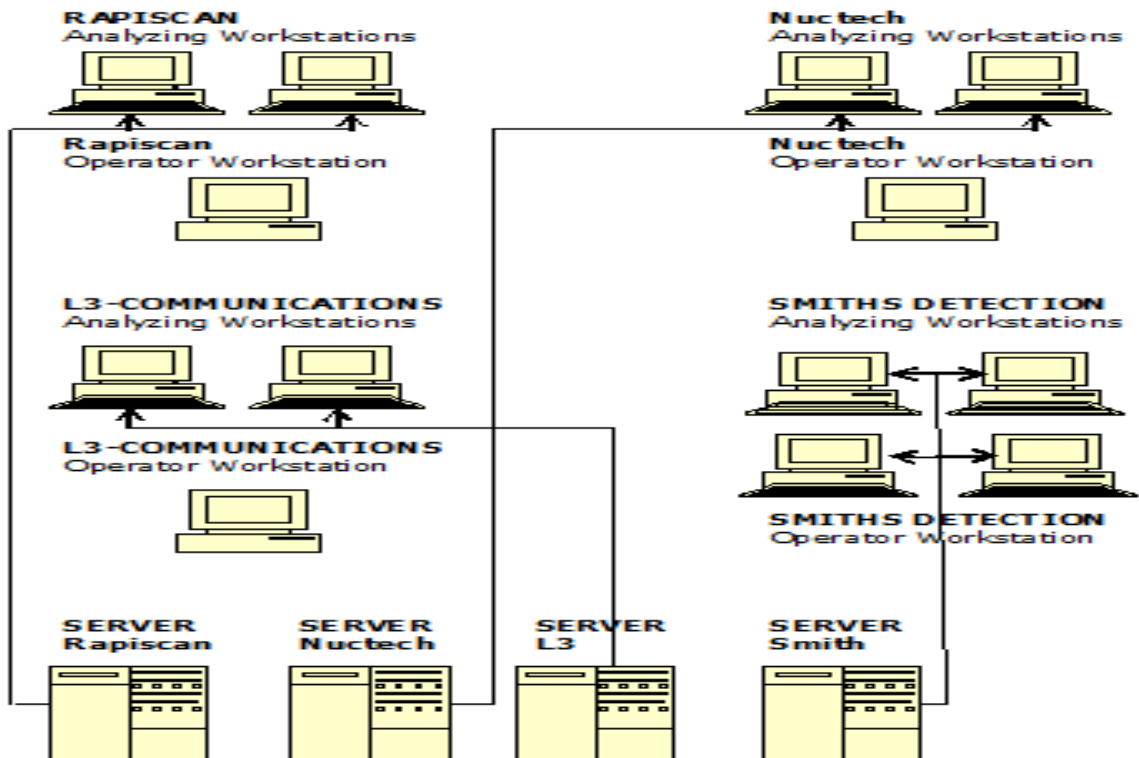
- Une visibilité mondiale des risques de sûreté et de sécurité, des menaces pesant sur la chaîne logistique et de leurs conséquences sur les mouvements logistiques à l'échelle planétaire ;
- Un modèle optimisé et novateur de chaîne logistique pouvant mener au développement de chaînes robustes et résistantes capables de faire face à des perturbations majeures causées par des événements à fort impact.

2.2 Le projet se compose de 23 modules de travail, auxquels participent plus de 70 parties. Une grande partie des modules est centrée sur la définition de concepts relatifs à la logistique et aux chaînes logistiques, les autres visant à confirmer ces concepts par des essais pilotes. Des études et essais sont réalisés sur les concepts centraux que sont les données en pipeline, les dispositifs de sécurité pour conteneurs, la gestion coordonnée des frontières et la facilitation des échanges.

2.3 Les résultats du projet devraient aider les administrations des douanes européennes à se doter de nouvelles politiques qui préservent les intérêts publics et privés, dans des limites judiciaires raisonnables.

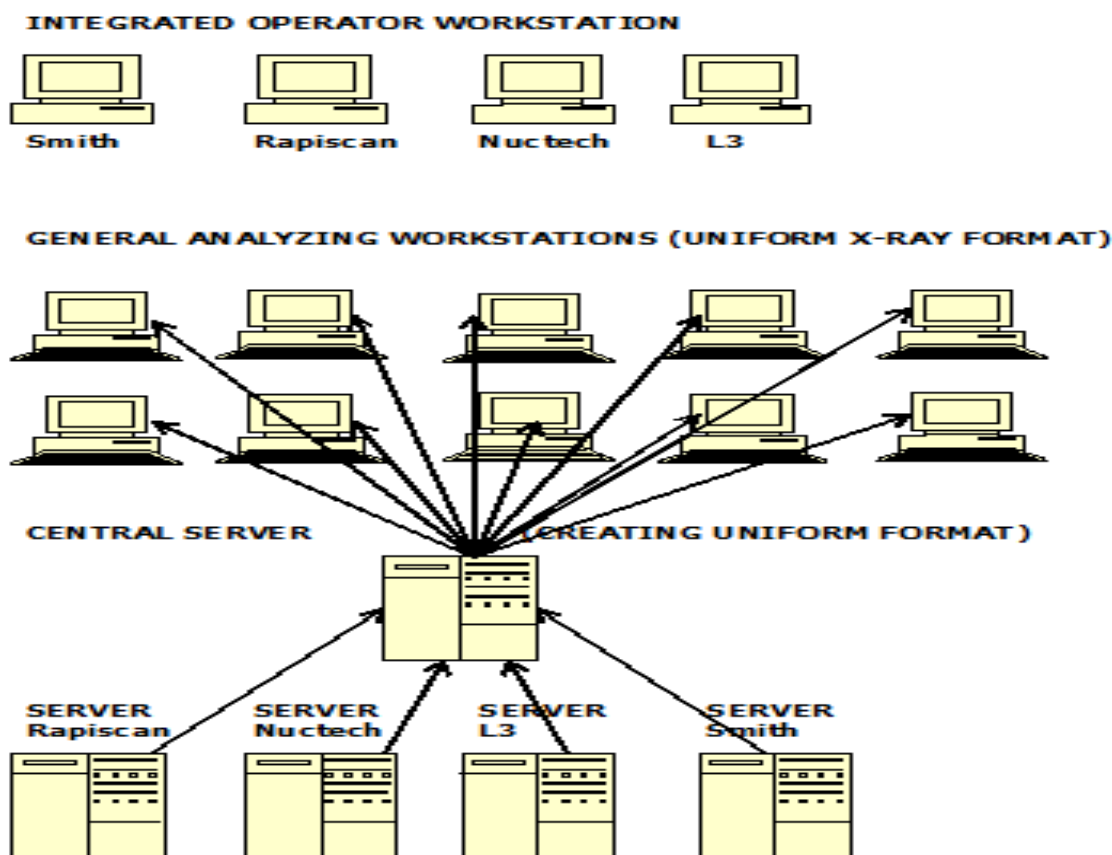
3. Mise au point d'un Format de fichier unifié (UFF)

3.1 En 2014, l'Administration de la douane néerlandaise a introduit la lecture centralisée des images par rayons X au port de Rotterdam. Cette année-là, cinq dispositifs de contrôle du fret par balayage provenant de fournisseurs différents ont été installés dans la zone de Maasvlakte. À cette époque, les images étaient transmises par les fournisseurs dans un format qui leur était propre et qui ne pouvait pas être lu par d'autres fournisseurs. Le système était donc inefficace.

OLD SITUATION

- 3.2 Pour y remédier, la douane néerlandaise a créé un serveur central et, depuis, tous les fournisseurs envoient leurs images vers ce serveur dans un format convenu, qui convertit les images d'origine dans un format de fichier unifié (UFF). Après conversion, un échantillon aléatoire d'images est envoyé vers des postes d'analyse génériques, où elles peuvent être analysées à l'aide d'une visionneuse. Grâce à cette solution, l'analyse des images obtenues par balayage peut être menée par un moindre nombre de professionnels et l'intégrité des images est plus assurée car les douaniers ne peuvent pas choisir leurs propres images.

NEW SITUATION



3.3 Depuis 2015, le Groupe d'experts techniques de l'OMD sur le matériel d'inspection non intrusif (GET-INI) est associé au projet, au côté d'administrations douanières et de fournisseurs de matériel INI. Le groupe a pour tâche de définir des normes internationales qui :

- garantissent l'interopérabilité des équipements d'INI vendus par différents fabricants ;
- permettent l'échange d'images au sein des services douaniers et entre eux ;
- ouvrent la voie à la création d'une base de données ou d'une bibliothèque d'images (objectif à plus long terme) ;
- contribuent à la formation des analystes d'images.

3.4 Le projet d'UFF se divise en trois phases.

Phase 1 : qui vise à démontrer qu'il est possible d'analyser les images de scannage d'un fournisseur avec la visionneuse d'un autre fournisseur.

Phase 2 : qui vise à créer une application de démonstration virtuelle basé sur le nuage informatique. Les administrations douanières peuvent se porter volontaires pour participer au pilote virtuel de la Phase 2. Au cours de cette phase, une image scannée à partir d'un scanner Rapiscan (par exemple) ainsi que les métadonnées nécessaires peuvent être

Directives GCLI

téléchargées sur l'application de démonstration virtuelle. L'image sera ensuite convertie à l'aide de la visionneuse UFF et pourra être analysée sur n'importe quelle autre visionneuse d'analyse.

Phase 3 : qui vise la transmission générale d'images par les fabricants de matériel INI et l'élargissement de l'initiative aux images créées par d'autres types de scanners que ceux destinés au balayage du fret, tels que les scanners pour bagages ou les scanners corporels.
