



*Document de recherche de l'OMD n° 11*

**Etudes de cas concernant l'échange  
systématique de renseignements  
commerciaux entre administrations  
des douanes dans le cadre  
d'accords bilatéraux et régionaux**

(Février 2011)

*Tadashi Yasui*

## Résumé

Le présent document vise à présenter des cas où l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes est mis en œuvre dans le cadre d'accords bilatéraux et régionaux. Il y a lieu de considérer que ce document ne fournit qu'un instantané de la situation prévalant en décembre 2010, chaque système évoqué étant susceptible d'évoluer avec le temps.

Ce document tente de répondre à une question : « *quelle est la valeur ajoutée des échanges systématiques des renseignements commerciaux entre administrations des douanes ?* » En outre, il touche à l'observation relative à raison impérieuse nécessité et, de façon progressive, l'information préalable à l'arrivée, le cadre juridique, le renforcement des capacités et l'intégrité, et de la technologie de l'information. Quatre études de cas sont inclus: le NSTI pour le système de transit commun entre l'UE et l'AELE; le Projet pilote UE-Chine sur les voies commerciales intelligentes et sûres (SSTL); le Système INDIRA du Mercosur, et le Système RADDEX de la Communauté d'Afrique de l'Est.

## Mots clés

Douanes en réseau international, échanges systématiques des renseignements, renseignements commerciaux

## Remerciements

Ce document a été écrit par Tadashi Yasui de l'Unité Recherche et Stratégie de l'OMD, Bureau du Secrétaire général, sur la base du document le document qui a été soumis au Groupe Ad Hoc sur les Douanes en réseau international de l'OMD Février 2010 pour examen. L'auteur exprime ses remerciements spéciaux aux membres du groupe pour sa contribution positive à ce travail, et en particulier l'Administration fédérale des douanes de la Suisse, l'administration des recettes fiscales de l'Ouganda, et de l'administration des recettes fiscales du Rwanda, qui a organisé les visites sur le terrain effectuées par le Secrétariat de l'OMD. L'auteur tient à grande remercier Robert Ireland, ainsi que Jae Choi, Thomas Cantens et Mariya Polner de l'Unité Recherche et Stratégie pour leurs suggestions utiles. L'auteur remercie également Susanne Aigner et Gareth Lewis pour leurs contributions.

## Clause de non-responsabilité

La collection des documents de recherche de l'OMD diffuse les résultats de travaux en cours pour encourager l'échange d'idées sur des questions douanières. Les points de vue et avis exprimés dans ce document sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue ou les politiques de l'OMD ou de ses Membres.

## Note

Tous les documents de recherche de l'OMD sont disponibles sur le site Web public de l'OMD: [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org). L'auteur peut être contacté à [communication@wcoomd.org](mailto:communication@wcoomd.org)

-----  
Copyright © 2011 Organisation mondiale des douanes.  
Tous droits réservés.

Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à :  
[copyright@wcoomd.org](mailto:copyright@wcoomd.org).

## 1. Introduction

Le document sur la Douane du 21<sup>ème</sup> siècle (D21) est un document stratégique de l'OMD qui offre des orientations pour le rôle et la mission de la douane.<sup>1</sup> Le premier de ses dix éléments constitutifs s'intitule Douanes en réseau international (DRI). Ce principe offre un moyen de concrétiser la D21 de manière uniforme puisque tous les autres éléments constitutifs dépendent d'une communication, d'une coordination et d'une collaboration efficaces entre les administrations des douanes à l'échelon mondial.

Un Groupe ad-hoc sur les DRI (le Groupe) a été créé en juin 2009 pour mener une étude de faisabilité concernant les DRI. Il a été largement reconnu que l'échange de renseignements entre administrations des douanes doit constituer un élément essentiel du cadre pour les DRI. Il existe différents types d'informations pouvant être échangées entre administrations des douanes, qu'il s'agisse, par exemple, d'informations concernant la lutte contre la fraude/le renseignement ou des données de nature commerciale.

Des échanges d'informations entre les douanes sont déjà en œuvre à différents niveaux et à différents endroits. Le Réseau douanier de lutte contre la fraude de l'OMD (CEN) est conçu pour permettre aux administrations des douanes d'échanger des renseignements en matière de lutte contre la fraude. De nombreuses opérations ont déjà été menées sur le terrain en utilisant l'application CENcomm, qui est un outil de communication sécurisé via l'Internet. En outre, plusieurs Membres de l'OMD ont conclu à l'échelon bilatéral des accords d'assistance mutuelle administrative en matière douanière (AMA), grâce auxquels les renseignements en matière de lutte contre la fraude sont échangés de manière spontanée ou sur demande pour une transaction spécifique, dans le but de prévenir, rechercher et réprimer les activités illégales.

Néanmoins, un cadre international régissant l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes demeure un défi. Dans le contexte bilatéral/régional, plusieurs accords ont été mis en œuvre et davantage de projets sont prévus. Compte tenu de cette nouvelle tendance, le présent document présente des cas où l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes est mis en œuvre dans le cadre d'accords bilatéraux et régionaux. En outre, ce document présente dans toute la mesure du possible les échanges, de douane à douane, des résultats d'analyses des risques et de contrôles douaniers.

Par souci de commodité aux fins du présent document, il est admis que les administrations des douanes sont en possession de renseignements commerciaux communiqués par les opérateurs économiques. Ces renseignements peuvent inclure les éléments de données figurant sur les déclarations d'importation/d'exportation et sur les manifestes, tels que la valeur en douane, l'exportateur/l'importateur, l'expéditeur/le destinataire, le code marchandise, la désignation des marchandises. Dans le présent document, l'échange systématique de renseignements désigne l'échange de renseignements avec un système prédéterminé fonctionnant de façon automatique et régulière.

---

<sup>1</sup> "La douane au 21<sup>ème</sup> siècle : Favoriser la croissance et le développement par la facilitation des échanges et le renforcement de la sécurité aux frontières", juin 2008, OMD, disponible à : [www.wcoomd.org/](http://www.wcoomd.org/)

Le présent document se fonde sur les informations contenues dans les exposés présentés par les membres lors des réunions du Groupe, ainsi que sur les visites sur le terrain effectuées par le Secrétariat de l'OMD au cours du deuxième semestre 2010. Il repose également sur des documents publics et a été vérifié, au final, par les administrations des douanes concernées. Il convient de noter que ce document porte sur un élément de l'échange de renseignements douane-douane dans un système donné. Il n'a pas pour objectif de présenter une explication détaillée de chaque système. Par ailleurs, il y a lieu de considérer que ce document ne fournit qu'un instantané de la situation prévalant en décembre 2010, chaque système évoqué étant susceptible d'évoluer avec le temps.

Après cette partie, la deuxième partie de ce document présente des observations d'ordre général formulées compte tenu des renseignements disponibles. La troisième partie choisit quatre cas et en fournit une description détaillée pour une compréhension approfondie des systèmes d'échange. Un tableau récapitulatif des principaux éléments qui caractérisent ces quatre cas est également disponible dans cette troisième partie.

## **2. Observations d'ordre général**

### ***Valeur ajoutée***

Une question a été soulevée s'agissant de l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes, à savoir : *quelle est la valeur ajoutée ?*

Par définition, tous les renseignements de nature commerciale provenant d'autres administrations des douanes sont communiqués à l'origine par les opérateurs économiques concernés. En théorie, une administration des douanes est en mesure de les obtenir auprès des opérateurs économiques conformément aux lois et règlements nationaux. En ce cas, les accords bilatéraux/régionaux ne sont pas nécessaires. Un exemple illustrant cette situation est la règle dite des "24 heures" qui impose aux transporteurs maritimes de fournir au Service de la douane et de la protection des frontières des Etats-Unis des descriptions détaillées du contenu des conteneurs à destination des Etats-Unis 24 heures avant que le conteneur ne soit chargé à bord du navire. Un réseau privé à valeur ajoutée peut inciter une entreprise à communiquer les renseignements commerciaux nécessaires aux administrations des douanes des pays d'exportation, de transit et d'importation, en réponse à une demande des opérateurs économiques concernés.

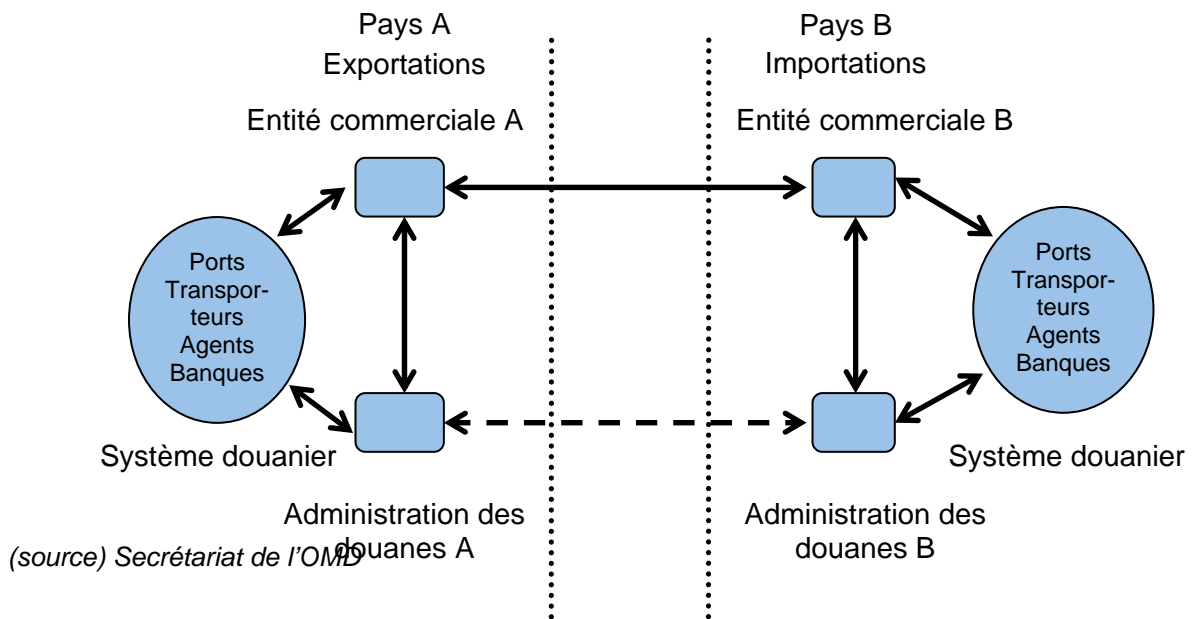
D'après l'enquête réalisée par l'OMD,<sup>2</sup> près de 90 % des administrations ayant répondu au questionnaire ont indiqué qu'elles utiliseraient les renseignements communiqués par d'autres administrations des douanes à des fins de gestion des risques et en tant qu'informations de référence dans le cadre des DRI. L'un des cas évoqué dans le présent document confirme que les données échangées avant l'arrivée des marchandises en vertu d'accords bilatéraux/régionaux sont utilisées pour améliorer la gestion des risques. Le fait d'exiger légalement des opérateurs économiques qu'ils communiquent les mêmes renseignements avant l'arrivée des marchandises pourrait apporter une dimension complémentaire.

---

<sup>2</sup> « Résultats du questionnaire concernant le futur état souhaité », doc. FG0008, OMD, mars 2010 (disponible pour les Membres de l'OMD).

Il apparaît, dans un autre cas, que les renseignements échangés ont été utilisés pour ajuster les données figurant sur les déclarations transmises par des opérateurs économiques. L'un des arguments avancés est que les renseignements commerciaux échangés entre administrations des douanes ajouteraient une quatrième dimension aux trois dimensions actuelles des flux d'informations (à savoir, Entreprise à Entreprise, Entreprise à Douane du pays d'exportation et Entreprise à Douane du pays d'importation), garantissant ainsi l'exactitude, la sécurité et la validité des informations circulant dans toutes les dimensions du quadrilatère inscrit dans ce cercle (Voir Diagramme 1).

Diagramme 1 : Schéma conceptuel des quatre dimensions des flux d'informations



On constate également que des renseignements commerciaux, comme par exemple la valeur en douane totale, sont échangés à des fins statistiques. Aucun des cas présentés dans ce document ne se fonde sur un accord bilatéral/régional instaurant une seule et unique communication de renseignements permettant de satisfaire les exigences douanières du pays d'exportation et du pays d'importation, ni ne démontre que des renseignements commerciaux provenant d'autres administrations des douanes ont modifié ou éliminé le fait que le secteur privé fournit des renseignements pour satisfaire aux exigences douanières.

### **Raison impérieuse et nécessité**

L'existence d'une raison impérieuse ou d'une nécessité est un élément primordial pour instaurer des échanges de renseignements à l'échelon bilatéral ou régional. Par exemple, les pays sans littoral ont besoin de réduire les encombrements de circulation à leurs frontières terrestres en vue de faciliter le commerce international. Plusieurs cas montrent que les renseignements communiqués par des pays voisins avant l'arrivée des marchandises représentent un moyen efficace de parvenir à cet objectif. Les pertes de recettes significatives résultant de la fraude en matière de transit ou d'origine constituent une autre raison. Dans le cas d'une Union douanière où les contrôles douaniers sont maintenus aux frontières internes par exemple, un pays membre a besoin de savoir si les droits de douane ont été perçus au premier point d'arrivée des marchandises sur le territoire pour éviter d'exiger un second paiement lors de leur passage à la frontière interne.

En revanche, aucun accord n'est nécessaire s'il n'y a pas de véritable besoin. On a ainsi constaté qu'il n'existe pas d'échange systématique de données entre les bureaux de douane du pays d'exportation et du pays d'importation lorsque ces bureaux sont installés dans des bâtiments juxtaposés, sauf pour ce qui est des renseignements en matière de transit qui sont systématiquement échangés. Les déclarations d'importation et d'exportation sont traitées de manière fluide de chaque côté de la frontière sans qu'un accord officiel n'intervienne. Bien que cette possibilité soit techniquement, légalement et administrativement réalisable, elle dépend d'une décision politique des pays concernés, en réponse à une raison impérieuse ou une nécessité, sur la question de savoir s'il y a lieu de conclure des accords bilatéraux/régionaux aux fins de l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes.

### ***Approche progressive***

Au lieu d'une approche dite du « *big bang* », une approche progressive peut être adoptée pour mettre en œuvre un nouveau système bilatéral/régional. Il est ainsi possible de lancer un projet pilote portant sur un nombre limité de transactions sans pour autant modifier les lois et les règlements nationaux ni conclure d'accords internationaux. Une fois démontré le bon fonctionnement du projet pilote, sa mise en œuvre peut être élargie. Les données échangées peuvent être de plus en plus nombreuses en vue d'atteindre efficacement les objectifs des projets pilotes.

### ***Renseignements préalables à l'arrivée***

La Norme 6 du pilier douane-douane du Cadre de normes SAFE (Cadre SAFE) concerne les « *Renseignements fournis à l'avance par voie électronique* ». Elle indique ce qui suit :

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

Dans le cadre d'accords bilatéraux/régionaux, de plus en plus d'administrations douanières s'échangent systématiquement des renseignements anticipés, notamment s'agissant des marchandises en transit.

Ces renseignements anticipés peuvent être utilisés afin de réaliser une évaluation des risques pour chaque envoi avant son arrivée, et être comparés aux renseignements figurant sur les déclarations dès leur communication par les opérateurs économiques. Un dédouanement préalable à l'arrivée des marchandises peut être accordé en fonction des renseignements anticipés communiqués. Par conséquent, l'échange systématique de renseignements entre administrations des douanes avant l'arrivée des marchandises devrait permettre de faciliter la circulation des marchandises et de réduire la congestion aux frontières.

### ***Cadre légal***

D'un point de vue juridique, il existe plusieurs types d'accords bilatéraux ou régionaux d'échange systématique de renseignements commerciaux entre douanes. L'un d'entre eux est un accord international conclu entre gouvernements, s'appuyant éventuellement sur un accord de mise en œuvre conclu entre Directeurs généraux des douanes. Un projet pilote peut être lancé au niveau opérationnel dans le cadre d'un accord non contraignant, tel qu'un protocole d'accord (PDA) par exemple, ou même sans qu'aucun accord international n'ait été conclu.

La protection des données ou leur confidentialité est l'une des difficultés qui peuvent se poser aux administrations des douanes lors de la mise en œuvre de l'échange systématique de renseignements. L'une des solutions appliquées dans le cadre d'accords bilatéraux/régionaux consiste à imposer l'obligation légale de protéger les données et de respecter les autres conditions conformément à un accord international. Une autre solution consiste pour une administration des douanes à obtenir l'accord préalable des « propriétaires » des données, conformément aux lois et règlements nationaux.

### ***Renforcement des capacités et éthique***

L'un des cas mentionnés dans le présent document montre qu'un niveau adéquat de protection des données est requis dans le pays qui reçoit les renseignements, et un autre cas indique qu'un niveau de protection des données équivalent à celui instauré dans le pays émetteur est requis dans le pays récepteur de renseignements. Afin de garantir un niveau de protection des données adéquat et équivalent, le cadre légal devrait s'appuyer sur un degré élevé d'éthique et de respect de la loi dans les administrations des douanes. A cet égard, le projet pilote peut contribuer à instaurer une confiance mutuelle entre les pays participants. En outre, des activités de renforcement des capacités destinées à renforcer le niveau d'éthique et de respect de la loi dans les administrations des douanes sont nécessaires pour un échange efficace de renseignements entre administrations des douanes dans le cadre d'accords bilatéraux/régionaux.

### ***Technologie de l'information***

Dans les accords bilatéraux/régionaux, divers systèmes informatisés, formats et protocoles "sur mesure" sont utilisés aux fins de l'échange systématique de renseignements commerciaux entre administrations des douanes. En outre, le recours à des outils de communication utilisant l'Internet se répand de plus en plus.

Si les fonctionnaires des douanes transfèrent manuellement des renseignements à d'autres administrations l'une après l'autre, cette tâche sera pour eux longue et fastidieuse. Pour surmonter ce problème, un système informatique peut envoyer automatiquement les renseignements nécessaires (à savoir, un système "de transmission" des données, ou système "push"). Au lieu d'utiliser ce système d'échange actif des données, une administration des douanes peut aussi autoriser d'autres administrations des douanes à accéder en ligne aux renseignements pertinents figurant dans sa base de données (à savoir, un système "d'extraction" des données, ou système "pull").

### 3. Etudes de cas

#### 3.1 Le NSTI pour le régime de transit commun entre l'UE et l'AELE <sup>3</sup>

##### Contexte

Le régime de transit commun est utilisé pour faciliter la circulation des marchandises en transit entre les 27 Etats membres de l'UE et les 4 pays membres de l'AELE. Il permet de suspendre les droits de douane et d'accises, la TVA et d'autres taxes applicables à des marchandises durant leur mouvement entre le bureau de douane de départ et le bureau de douane de destination.

En raison des fortes sommes en jeu, les régimes de transit ont toujours donné lieu à des fraudes. Le système de transit commun, qui fonctionne depuis la fin des années 1960, a commencé à montrer des faiblesses au début des années 1990. Ainsi, une forte progression de la fraude concernant le tabac et l'alcool s'est traduite par des pertes importantes en termes de droits de douane et autres taxes, du fait des taux élevés auxquels ces produits sont soumis. Il a donc été largement reconnu que des réformes tant au niveau réglementaire qu'au niveau pratique s'avéraient nécessaires.

Le nouveau système de transit informatisé (NSTI), qui est un système informatisé reposant sur l'échange de messages électroniques, est pleinement opérationnel depuis 2003. Les opérateurs économiques doivent l'utiliser pour demander à bénéficier du régime de transit commun quel que soit le mode de transport concerné, à l'exception des procédures de transit simplifiées pour lesquelles la déclaration de transit est constituée par un document commercial. <sup>4</sup>

Le NSTI permet au bureau de douane de départ d'envoyer un message électronique sur des marchandises en transit à chaque bureau de passage et au bureau de destination avant l'arrivée des marchandises dans chacun de ces bureaux. Les bureaux de passage réellement empruntés et le bureau de destination réel envoient à leur tour des messages électroniques au bureau de départ à l'arrivée des marchandises, et après leur vérification s'il y a lieu.

##### Cadre légal

La base légale sur laquelle repose le régime de transit commun est la Convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987, <sup>5</sup> telle qu'amendée.

Pour ce qui est de la protection des données, l'Article 13 du Code des douanes communautaire <sup>6</sup> stipule qu'un accord international est nécessaire pour transférer des données confidentielles entre l'UE et des pays tiers :

---

<sup>3</sup> L'Association européenne de libre-échange (AELE) est une organisation intergouvernementale créée pour la promotion du libre-échange et l'intégration économique de ses quatre Etats membres (Islande, Norvège, Liechtenstein et Suisse). Pour plus de renseignements : [www.efta.int](http://www.efta.int).

<sup>4</sup> Par exemple, dans les procédures simplifiées «air», «mer» ou «chemin de fer», le manifeste ou une lettre de voiture servent de déclaration de transit.

<sup>5</sup> Convention relative à un régime de transit commun (version consolidée)

<sup>6</sup> Règlement (CEE) N° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire.



*La communication de données confidentielles aux autorités douanières et à d'autres organes (agences de sécurité, par exemple) de pays tiers n'est admise que dans le cadre d'un accord international et à condition que soient respectées les dispositions en vigueur en matière de protection des données.*

A cet égard, l'Article 7 de l'Appendice I à la Convention fixe comme suit les obligations des Parties contractantes à la Convention en matière de protection des données à caractère personnel échangées :

*Article 7 Protection des données à caractère personnel*

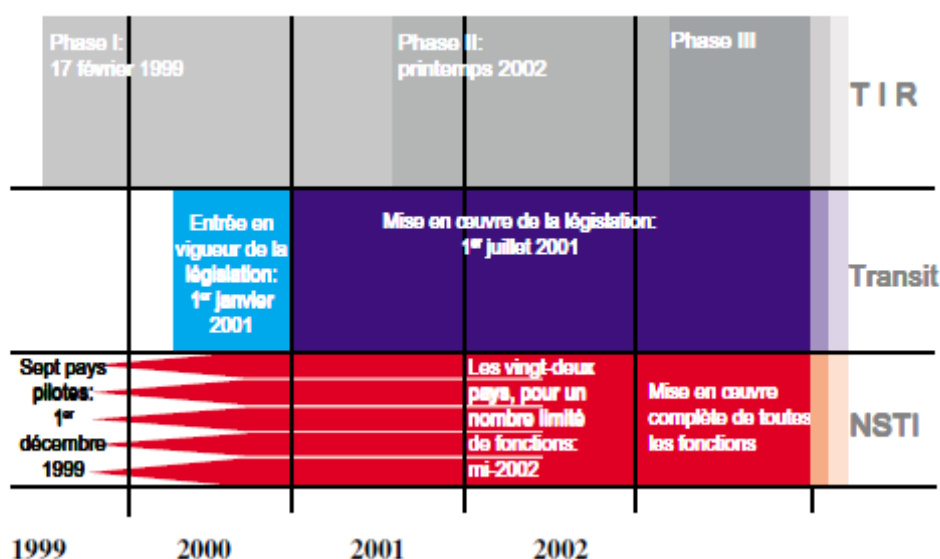
- 1. Les parties contractantes utilisent les données à caractère personnel échangées en application de la présente convention uniquement aux fins prévues par celle-ci et pour d'autres destinations douanières suivant le régime de transit commun. Cette restriction n'empêche toutefois pas l'utilisation de ces données à des fins d'analyse de risque durant l'opération de transit commun ainsi que d'investigation et de poursuite judiciaire consécutivement à cette opération de transit commun. Dans ce cas, l'autorité compétente qui a livré lesdites informations est notifiée sans délai d'une telle utilisation.*
- 2. Les parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires afin de garantir, pour autant que cela concerne le traitement des données à caractère personnel échangées dans le cadre de cette convention, une protection des données à caractère personnel respectant au moins les principes de la convention du Conseil de l'Europe du 28 janvier 1981 pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel.*
- 3. Chaque partie contractante prend les mesures nécessaires pour garantir le respect du présent article au moyen de contrôles efficaces.*

*Outil de communication*

Le NSTI sert d'outil de communication dans le cadre du régime de transit commun. Le NSTI a pour principaux objectifs d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des opérations de transit d'améliorer la prévention et la détection de la fraude, d'accélérer les transactions menées sous le régime du transit et d'assurer leur sécurité.

Le NSTI n'a pas été entièrement opérationnel du jour au lendemain. Au lieu d'un "big bang", une période intermédiaire a été prévue pendant laquelle le système sur support papier et le NSTI ont été utilisés conjointement. La mise en place du NSTI a débuté en 1999 avec 7 pays pilotes (Phase I). Il a été mis en œuvre dès 2000 par un nombre limité de bureaux dans quelques pays (Allemagne, Pays-Bas, Italie, Espagne, République tchèque, Norvège et Suisse) et n'offrait que des fonctions limitées (Phase II). A la mi-2003, il a été progressivement étendu à tous les bureaux de douane de tous les pays qui étaient Parties contractantes à la Convention à cette date (Phase III) (Fig.1.1).

Fig.1.1: La réforme du transit est échelonnée comme suit



(source) Nouveaux systèmes de transit douanier pour l'Europe (2001), p.14

### Type de données

Le bureau de douane de départ envoie un message d'avis anticipé d'arrivée (AAR) au bureau de destination déclaré. Ce message comprend la plupart des données reprises dans la déclaration de transit. Le format IE001 du message AAR est déterminé par la Convention.

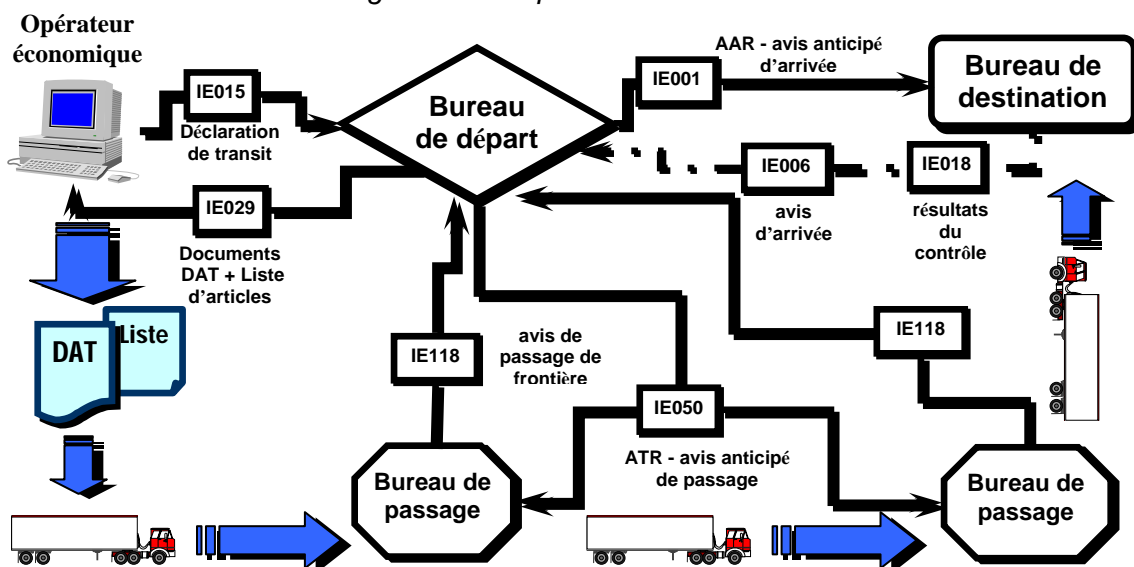
Les données figurant dans le message AAR comprennent les éléments de données concernant : les opérateurs économiques (expéditeur, destinataire et transporteur), les marchandises (désignation des marchandises, numéro de l'article, nombre total d'articles, documents/certificats produits, masse brute totale), les lieux (pays d'expédition, pays de destination, bureaux de douane de départ/passage/destination), les moyens de transport (mode de transport à la frontière, type de transport au passage de la frontière), le conteneur (conteneur-oui/non, numéro du conteneur, nombre/marque des scellés), ainsi qu'un itinéraire avec délais et lieux de passage prévus durant le transit. En outre, les résultats de l'évaluation des risques et des contrôles douaniers y figurent également. Ce message reprend aussi le numéro de référence du mouvement (NRM), qui est un numéro de référence unique octroyé par le système. Le code marchandises n'est pas obligatoire mais facultatif. Le message ne comporte pas de renseignements concernant la valeur des marchandises.

### Processus type et flux opérationnels (Fig.1.2)

Bien qu'une opération réalisée dans le cadre du NSTI puisse être plus compliquée suivant la situation qui se présente, le modèle opérationnel et le schéma de fonctionnement des procédures normales de transit dans le NSTI sont indiqués ci-après :

- Une déclaration de transit (message IE015) est présentée au bureau de douane de départ. Une fois les inspections effectuées, le cas échéant, et les garanties acceptées, les marchandises sont placées sous le régime du transit.
- Le système octroie un NRM à la déclaration, et l'imprime sur le document d'accompagnement transit (DAT) et sur la liste d'articles pour identifier le mouvement de marchandises.
- Lors de l'impression du DAT et de la liste d'articles, le bureau de douane de départ envoie simultanément un avis anticipé de passage (ATR) (message IE050) au(x) bureau(x) de douane de passage déclaré(s), ainsi qu'un avis anticipé d'arrivée (AAR) (message IE001) au bureau de douane de destination déclaré.
- Lorsque les marchandises passent par un bureau de douane de passage, les marchandises, le DAT et la liste d'articles doivent être présentés à la douane. L'ATR, qui est déjà disponible dans le système, est automatiquement retrouvé sur simple saisie du NRM et le passage des marchandises peut donc être approuvé.
- Un avis de passage de frontière (message IE118) est envoyé par le bureau de passage réellement emprunté au bureau de douane de départ, après une éventuelle vérification de l'envoi si nécessaire.
- A leur arrivée, les marchandises doivent être présentées au bureau de douane de destination, en même temps que le DAT et la liste d'articles. Ayant déjà reçu l'avis anticipé d'arrivée, les services douaniers ont connaissance de tous les détails de l'opération et ils auront donc pu décider à l'avance des contrôles qui seront nécessaires.
- A l'arrivée des marchandises, le bureau de destination réel envoie un avis d'arrivée (message IE006) au bureau de douane de départ.
- Après vérification des marchandises s'il y a lieu, le bureau de destination réel envoie les résultats du contrôle à destination (message IE018) au bureau de douane de départ. Ce message est nécessaire pour l'apurement de l'opération de transit au bureau de douane de départ et la libération des garanties constituées pour le mouvement.

Fig.1.2 : Flux opérationnel du NSTI



(source) Secrétariat de l'OMD, d'après les renseignements fournis par l'Administration fédérale des douanes suisses (2010)

### Fonctionnement du NSTI à une frontière terrestre entre l'Italie et la Suisse <sup>7</sup>

La Suisse n'étant Membre ni de l'Espace économique européen, ni de l'UE, ses frontières avec des pays voisins membres de l'UE (Autriche, France, Allemagne et Italie) sont considérées d'un point de vue douanier comme étant des frontières extérieures de l'UE. Il existe, à de nombreux postes frontières, des installations spéciales exclusivement destinées aux marchandises en transit, qui prennent très souvent la forme de bureaux juxtaposés, comme c'est le cas au poste de Chiasso entre l'Italie et la Suisse.

L'Administration fédérale des douanes suisses (AFD) a encouragé les opérateurs économiques à présenter les déclarations de transit aux frontières, puis les déclarations d'importation à un bureau de douane dans le pays. Cet aménagement permet de réduire l'engorgement à la frontière. Le bureau de douane de Chiasso (Suisse) a traité en 2009 plus de 1,3 million de déclarations de transit, ce qui représente plus de sept fois le nombre de déclarations d'importation et dix-sept fois le nombre de déclarations d'exportation traitées.

En cas de marchandises en transit entrant transportées par véhicule de l'Italie vers la Suisse par exemple, le conducteur doit sortir du véhicule dans la zone de stationnement située en Italie, se rendre au bureau de douane italien pour remplir les formalités de sortie, puis au bureau de douane suisse situé dans le même bâtiment (il s'agit de bureaux juxtaposés) pour y effectuer les formalités d'entrée. L'AFD étant chargée de percevoir la redevance sur le trafic poids lourds, elle saisit le kilométrage du véhicule dans sa base de données afin de calculer la redevance à percevoir lorsque le véhicule quittera le pays. En lisant le code à barres du NRM, l'AFD peut vérifier que les informations figurant sur le DAT et la liste d'articles sont conformes aux données reprises dans le système. Si, sur la base d'une évaluation des risques, il s'avère nécessaire d'inspecter les marchandises, l'AFD invite le conducteur à déplacer son véhicule jusqu'à une zone spéciale prévue à cet effet. D'après l'AFD, les procédures normales de transit effectuées du côté de la frontière suisse ne prennent généralement que quelques minutes, pour autant que les marchandises en transit ne fassent pas l'objet d'une inspection.

Le projet « TRANSIT CHIASSO » vise à améliorer les procédures, puisque le conducteur pourra effectuer les procédures de transit à la frontière sans devoir sortir de son véhicule. Ce projet devrait produire des avantages aux frontières : réduction de la congestion, plus d'espace disponible, réduction des délais d'attente et renforcement de la sécurité. Au mois de décembre 2010, le projet « TRANSIT CHIASSO » avec l'Italie n'était pas encore opérationnel. Mais cette approche est déjà en œuvre à la frontière avec l'Allemagne et la France dans la région de Bâle.

### Références utiles

Site web officiel de l'AELE : <http://www.efta.int>

« *Qu'est-ce que le transit douanier ?* », Fiscalité et Union douanière, Commission européenne, disponible à : [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/procedural\\_aspects/transit/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_fr.htm)

---

<sup>7</sup> D'après une visite sur le terrain effectuée à Chiasso le 30 septembre 2010 par le Secrétariat de l'OMD.

*Règlement (CEE) N° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire*, disponible à : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2913:20070101:FR:PDF>

*Convention relative à un Régime de Transit Commun (version consolidée, situation au 01/07/2009)*, disponible à :  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/convention\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/convention_fr.pdf)

« *Manuel Transit* », TAXUD/801/2004 - FR, disponible à :  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_fr.pdf)

« *Nouveaux systèmes de transit douanier pour l'Europe* », disponible à :  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/annex\\_i\\_transit\\_brochure\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/annex_i_transit_brochure_fr.pdf)

### 3.2 Projet pilote UE-Chine sur les Voies commerciales intelligentes et sûres (SSTL – Smart and Secure Trade Lanes)

#### Contexte

Les échanges commerciaux entre l'UE et la Chine ont connu une croissance rapide au cours de ces dernières années. L'Accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière UE-Chine est entré en vigueur en 2005. La Commission européenne et la Chine ont convenu de renforcer la coopération afin d'accroître la sécurité et la facilitation des échanges tout au long de la chaîne logistique entre l'UE et la Chine. Dans un premier temps, un projet pilote visant à créer des voies commerciales intelligentes et sûres a été lancé en septembre 2006.

Le projet a pour objectif de tester, renforcer, affiner et adopter des principes en vue de sécuriser la chaîne logistique de bout à bout. Il se propose également de tester le Cadre de Normes SAFE (Cadre SAFE) de l'OMD. Son objectif à long terme est de faciliter la conclusion d'un accord sur la reconnaissance mutuelle des mesures de sécurité, des résultats des contrôles et des Opérateurs économiques agréés (OEA).

Dans le cadre du projet pilote SSTL, les administrations des douanes du Royaume-Uni, des Pays-Bas et de la Chine ont lancé en novembre 2007 la première phase consistant à échanger des informations par voie électronique sur les conteneurs maritimes quittant leur territoire par les ports de Rotterdam, Felixstowe et Shenzhen. La première phase s'est déroulée sur 9 mois, portant sur des voies commerciales spécifiques et un nombre limité d'opérateurs économiques. En raison du succès de la première phase, une deuxième phase a débuté en novembre 2010 ; elle concerne un plus grand nombre de ports des deux côtés et des voies commerciales plus complexes.

#### Cadre juridique

Le projet pilote SSTL se déroule dans le cadre de l'Accord UE-Chine. Le paragraphe 2 de l'Article 6 stipule que :

*Les parties contractantes s'engagent aussi à élaborer des actions de facilitation des échanges dans le domaine douanier, eu égard aux travaux effectués en la matière par les organisations internationales.*

En ce qui concerne la protection des données, l'Article 13 du Code <sup>8</sup> des douanes communautaire dispose qu'un accord international est nécessaire aux fins du transfert de données confidentielles de l'UE à des pays tiers. Il doit contenir les dispositions régissant la protection des données. L'Article 25.1 de la Directive 95/46/CE <sup>9</sup> et l'Article 9 du Règlement (CE) 45/2001 <sup>10</sup> impose une protection des données à caractère personnel en vue d' "assurer un niveau de protection adéquat"

---

<sup>8</sup> Règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le Code des douanes communautaire.

<sup>9</sup> Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

<sup>10</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données

dans les pays tiers. Toutefois, l'Article 26 de la Directive prévoit une possibilité de déroger à cette obligation en fixant des conditions, y compris le consentement sans équivoque des personnes concernées au transfert proposé. A cet égard, les opérateurs économiques du projet pilote SSTL ont donné leur consentement préalable en vertu duquel les données qu'ils communiquent à la douane à la sortie peuvent être transférées à la douane d'entrée.

### Cadre de gouvernance

Cet Accord a donné naissance à un Comité mixte de coopération douanière UE-Chine. Dans le cadre du Comité mixte, un Groupe de direction constitué des Directeurs généraux des douanes a été créé en vue d'assurer la supervision du projet pilote. Un Groupe de travail et des groupes d'experts ont également été créés, en vue de procéder à l'examen de questions techniques, telles que les éléments de données. Le Secrétariat de l'OMD et l'administration des douanes de Hong-Kong font partie du Groupe de travail en qualité d'observateur.

### Outil de communication

Le CENComm de l'OMD, une application fondée sur le Web, est utilisé pour échanger les messages, un soutien technique étant apporté par le Secrétariat de l'OMD durant les opérations. L'OMD a conçu le CENComm comme un outil sécurisé de communication de point à point à des fins opérationnelles. Il est conçu pour n'être accessible qu'à un groupe fermé d'utilisateurs pendant la durée d'une opération ou d'un projet. Son utilisation par les Membres de l'OMD est gratuite.

### Type de données

Les formats électroniques des messages échangés entre les douanes sont conformes au Modèle de données de l'OMD, ont été acceptés par le Groupe de travail et par les Groupes d'experts et approuvés par le Groupe de direction.

Au début de la première phase, 16 éléments de données concernant les exportateurs/importateurs, les marchandises, les transporteurs et les ports de départ/arrivée ont été échangés entre les douanes de sortie et d'entrée. Ultérieurement toutefois, les échanges ont été étendus à 23 éléments, dont la plupart provenaient du Cadre SAFE. Il s'agissait des éléments ci-après :

- 1) Numéro du document de transport ;
- 2) Numéro de référence du moyen de transport ;
- 3) Date de sortie ;
- 4) Bureau de douane de sortie, codé ;
- 5) Lieu de chargement, codé ;
- 6) Classement des marchandises ;
- 7) Nombre de colis ;
- 8) Brève description du fret ;
- 9) Numéro de référence unique de l'envoi ;<sup>11</sup>
- 10) Exportateur, codé ;
- 11) Identification du moyen de transport franchissant la frontière, codé ;
- 12) Numéro d'identification du matériel ;

---

<sup>11</sup> Code du pays + numéro de la déclaration ; uniquement du côté Chine, l'UE n'utilisant pas de RUE.

- 13) Numéro du scellement ;
- 14) Date et heure de la mainlevée des marchandises ;
- 15) Observations de la douane ;
- 16) Transporteur - nom ;
- 17) Destinataire - nom ;
- 18) Expéditeur - nom ;
- 19) Partie qui notifie ;
- 20) Personne qui établit la déclaration ;
- 21) Premier bureau d'arrivée, codé ;
- 22) Date et heure d'arrivée dans le premier bureau d'arrivée sur le territoire douanier ; et
- 23) Pays situés sur l'itinéraire ;

A l'arrivée, la douane d'entrée communique à la douane de sortie les résultats du contrôle dans le format convenu, en utilisant la plateforme CENComm.

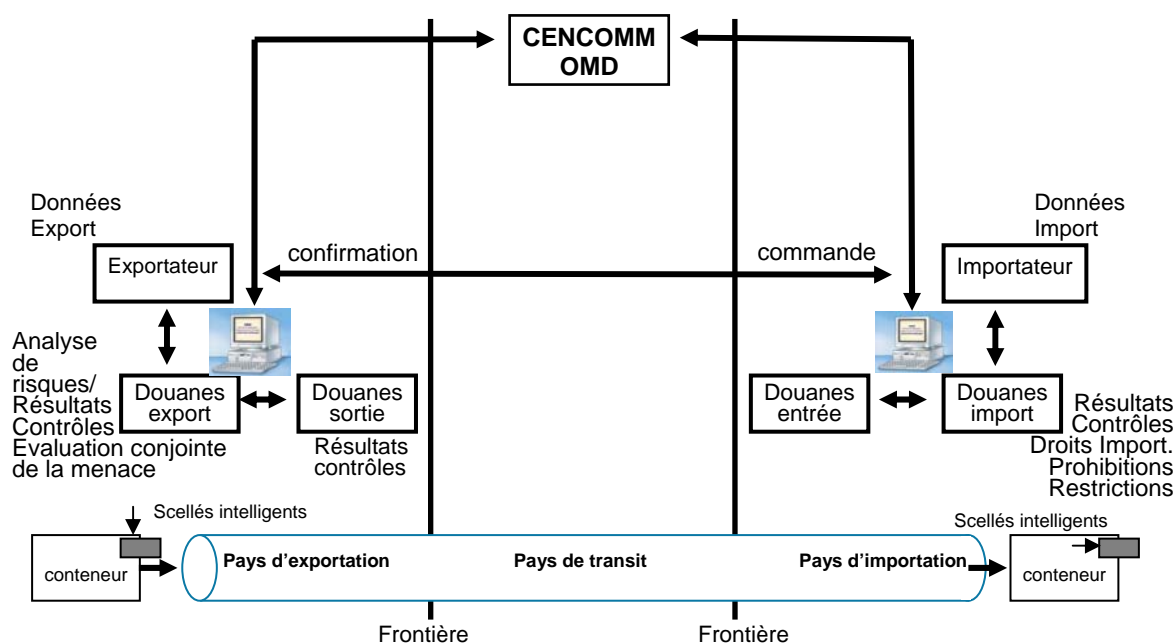
#### Processus type et flux opérationnels (Fig.2.1)

Le processus type et le flux opérationnel des procédures normalisées sont indiqués ci-dessous:

- Un exportateur remet à la douane de sortie sa déclaration d'exportation relative au conteneur maritime scellé avant le départ. Des dispositifs de sécurité des conteneurs (tels que les scelléments électroniques et les boîtes intelligentes (SMART boxes) ou scellés mécaniques de verrouillage (conformes à la Norme ISO 17712) sont utilisés pour assurer la sécurité des conteneurs.
- La douane de sortie réalise une analyse de risques fondée sur des règles communes en matière de risques qui ont été convenues au préalable avec la douane d'entrée.
- La douane délivre le permis d'exporter à l'exportateur, pour autant que la déclaration d'exportation ne pose aucun problème.
- Avant le départ, la douane de sortie transmet les 23 éléments de données, y compris la RUE (qui n'est testée que dans une mesure restreinte) et les résultats du contrôle à la douane d'entrée, dans le format conforme au Modèle de données, et en utilisant la plateforme CENComm de l'OMD.
- La douane d'entrée reçoit l'information avant le départ du conteneur du pays d'exportation.
- A l'arrivée des marchandises dans le port du pays d'importation, la douane d'entrée utilise la RUE (qui n'est testée que dans une mesure restreinte) afin d'identifier le conteneur maritime par rapport à la déclaration sommaire déposée par le transporteur.
- La douane d'entrée peut inspecter le conteneur aux fins de la sécurité dans la mesure où elle obtient des informations complémentaires (bris du scellement par exemple) ; sinon, le conteneur obtient la mainlevée, sous réserve du paiement des droits et taxes à l'importation et pour autant qu'il ne s'agisse ni de marchandises restreintes ni de marchandises prohibées.
- La douane d'entrée communique à la douane de sortie les résultats du contrôle en utilisant la plateforme CENComm de l'OMD.



Fig.2.1: Flux opérationnel du projet pilote SSTL UE-Chine



(Source) Secrétariat de l'OMD, fondé sur l'exposé présenté conjointement par l'UE et la Chine lors de la 4<sup>ème</sup> réunion du Groupe ad hoc sur les Douanes en réseau international (Bruxelles, sept. 2010)

### Evaluation et enseignements

Le Comité mixte a considéré que la première phase avait été couronnée de succès. La plateforme CENComm de l'OMD et les messages ont été considérés comme particulièrement adaptés aux objectifs poursuivis dans le projet. En outre, il est apparu que le projet a contribué à instaurer un climat de compréhension, confiance et coopération entre les douanes de l'UE et de la Chine, il a permis de réaliser des progrès dans le processus de reconnaissance mutuelle des programmes d'OEA entre l'UE et la Chine, d'acquérir une expérience pratique dans le fonctionnement du cadre SAFE ce qui va permettre de poursuivre le développement des principes du cadre SAFE, d'acquérir une expérience en matière de dispositifs de sécurité des conteneurs et d'identifier les difficultés d'utilisation qui permettront la réalisation de travaux complémentaires en vue de mettre sur pied des normes, des conditions, des procédures et une interopérabilité qui seront bénéfiques pour tous les protagonistes des chaînes logistiques internationales.

Ceci étant, la première phase a rencontré quelques difficultés. Il ne fut guère aisé de trouver des entreprises disposées à prendre part au projet pilote. La première phase a porté sur 7 voies commerciales allant de la Chine à l'UE pour 1 voie seulement allant de l'UE à la Chine. Ceci s'explique par la difficulté de trouver des entreprises qui acheminent des conteneurs pleins directement vers ou à partir de Shenzhen/Felixstowe/Rotterdam. En outre, l'absence d'avantages tangibles allant au-delà de ceux dont bénéficient déjà les OEA et les entreprises de catégorie AA (niveau réduit de contrôle) n'a pas encouragé les entreprises à participer au projet pilote.

Un des enseignements clés est qu'un projet pilote de cette nature et de cette envergure internationale prend généralement plus de temps que prévu. Il a été constaté que l'application du cadre SAFE est plus complexe qu'envisagé initialement. Le problème de la sécurité des conteneurs présente une complexité certaine et il conviendra de continuer à y travailler pour démontrer les avantages que procure leur utilisation.

## Phase 2

S'appuyant sur les bases solides et les enseignements tirés lors de la première phase, la deuxième phase a débuté en novembre 2010, et a été étendue à d'autres ports en Belgique, en France, en Allemagne et en Italie du côté de l'UE, ainsi qu'au port de Shanghai du côté chinois ; elle porte désormais également sur des voies commerciales plus complexes, impliquant notamment le groupage et le transit. Les formats et éléments de données font actuellement objet d'un examen durant cette deuxième phase et sont susceptibles de couvrir également les voies commerciales les plus complexes.

## Références utiles

« *Coopération avec les pays tiers dans le domaine de la sécurité* », Fiscalité et Union douanière, Commission européenne, disponible à :  
<[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/policy\\_issues/customs\\_security/cooperation\\_3thcountries/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/cooperation_3thcountries/index_fr.htm) >

*Accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre la Communauté européenne et le gouvernement de la République populaire de Chine*, 2004/890/EC, pp.20-26 du Journal officiel de l'Union européenne L375, Volume 47, 23 décembre 2004, disponible à :  
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:375:0020:0026:FR:PDF>>

*Règlement (CEE) No 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992, établissant le code des douanes communautaire*, disponible à : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992R2913:20070101:FR:PDF>>

*Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données*, Journal officiel n° L 281 du 23/11/1995, pp. 31-50, disponible à :  
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31995L0046:FR:HTML>>

*Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données*, disponible à :  
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001R0045:FR:NOT>>

« *Coopération douanière: la Commission et la Chine renforcent leur collaboration en matière de sécurité de la chaîne d'approvisionnement* », communiqué de presse de l'Union européenne, IP/06/1206, 19 Septembre 2006, disponible à :

<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/1206&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>>

« *China-EC Pilot - Smart and Secure Trade Lanes* » (anglais uniquement), 2008/SOM3/SCCP/007, 2nd Sub-Committee on Customs Procedures Meeting of APEC, Cusco, Peru, August 2008, disponible à :  
<[http://aimp.apec.org/Documents/2008/SCCP/SCCP2/08\\_sccp2\\_007.pdf](http://aimp.apec.org/Documents/2008/SCCP/SCCP2/08_sccp2_007.pdf)>

« *Visite en Chine du Commissaire Šemeta pour promouvoir la coopération dans les domaines des contrôles douaniers et de la lutte contre la contrefaçon* », Communiqué de presse de l'Union européenne, IP/10/1079, 31 Août 2010, disponible à :  
<<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1079&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>>

« *EU-China Smart & Secure Trade Lanes (SSTL) Pilot* » (anglais uniquement), International Customs Conference at the EXPO in Shanghai, septembre 2010, disponible à :  
[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/conference\\_events/shanghai/li\\_wei.ppt](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/conference_events/shanghai/li_wei.ppt)>

« *UE-Chine : Projet-Pilote Voies commerciales intelligentes et sûres* », la 4<sup>ème</sup> Réunion du Groupe ad hoc sur les Douanes en réseau international (DRI), OMD, Septembre 2010 (disponible pour les Membres de l'OMD)

« *Globally Networked Customs (GNC): A perspective from the UK* » (anglais uniquement), Forum douanier mondial, Istanbul, octobre 2010, disponible à :  
<[http://www.wcoomd.org/files/2.%20Event%20files/PDFs/WCF/Istanbul2010/Session\\_1/Mike\\_Norgrove.PDF](http://www.wcoomd.org/files/2.%20Event%20files/PDFs/WCF/Istanbul2010/Session_1/Mike_Norgrove.PDF)>

« *Echange d'informations dans le cadre des Circuits commerciaux intelligents et sécurisés (SSTL) Chine-UE* », la 5<sup>ème</sup> Réunion du Groupe ad hoc sur les Douanes en réseau international (DRI), OMD, novembre 2010 (disponible pour les Membres de l'OMD)

### 3.3 Système INDIRA du Mercosur

#### Contexte

INDIRA est un système d'échange d'informations entre les administrations des douanes des pays du Mercosur (Brésil, Argentine, Paraguay et Uruguay). Le Mercosur a constitué en 1995 une Union douanière assortie d'un tarif extérieur commun et d'une exonération des droits. Toutefois, les contrôles douaniers subsistent à l'intérieur de l'Union. Etant donné que le paiement des droits de douane est effectué au premier port d'arrivée dans le territoire du Mercosur, il convient d'éviter un deuxième paiement pour les mêmes marchandises dans n'importe quel autre poste frontière de son territoire.

INDIRA a été mis en œuvre depuis 2004, afin d'échanger des informations relatives aux marchandises exportées destinées à d'autres pays du Mercosur et a été étendu, depuis 2005, aux marchandises importées depuis n'importe quel autre pays. Dans un premier temps, les éléments de données accessibles étaient limités, mais leur nombre s'est accru sensiblement. Les objectifs du système sont les suivants:

- permettre l'échange automatisé d'informations entre les administrations des douanes des pays du Mercosur ;
- intensifier la lutte contre le commerce illicite ;
- et constituer un outil en vue d'identifier les transactions qui sont conformes à la politique tarifaire commune et au régime d'origine du Mercosur.

#### Cadre juridique

Conformément au Traité d'Asunción<sup>12</sup> et au Protocole d'Ouro Preto,<sup>13</sup> les Décisions No.54/04,<sup>14</sup> No.37/05,<sup>15</sup> et No.26/06<sup>16</sup> du Conseil du Marché commun (CMC) du Mercosur concernent l'échange d'informations entre les administrations des douanes des pays du Mercosur. En vertu de l'Article 21 de la Décision No.37/05 notamment, les administrations des douanes sont tenues de créer les mécanismes indispensables aux fins de l'échange d'informations via le système INDIRA.

La confidentialité des données doit être obligatoirement préservée. L'Article 23 de la Décision No.37/05 stipule que les informations échangées par l'entremise de systèmes TI bénéficieront, dans le pays qui les reçoit, du même niveau de protection que les informations confidentielles et les secrets professionnels dans le pays qui les communique.

#### Cadre financier/organisationnel

Chaque pays prend à sa charge les frais de mise en oeuvre et entretien de son outil de communication et de ses bases de données. Le Comité technique No. 2

---

<sup>12</sup> Le Traité d'Asunción (1991) est un traité international portant création du MERCOSUR.

<sup>13</sup> Le Protocole d'Ouro Preto (1994) est un Protocole au Traité d'Asunción fixant la structure institutionnelle du MERCOSUR et jouit de la personnalité juridique internationale.

<sup>14</sup> *Eliminación del Doble Cobro del AEC y Distribución de la Renta Aduanera* (en espagnol), Mercosur/CMC/Décision 54/04.

<sup>15</sup> *Reglamentación de Decisión CMC N° 54/04* (en espagnol), Mercosur/CMC/Décision 37/05.

<sup>16</sup> *Convenio de Cooperación, Intercambio de Información, Consulta de Datos y Asistencia Mutua entre las Administraciones Aduaneras del MERCOSUR* (en espagnol), Mercosur/CMC/Décision 26/06.

(Questions douanières), créé par le Protocole d'Ouro Preto, est chargé de mener les discussions sur les modalités de mise en oeuvre et les améliorations du système. Il se réunit tous les deux mois, et, chaque fois que nécessaire, peut organiser des réunions spéciales. Des experts de tous les pays du Mercosur assistent aux réunions. En outre, des échanges de courriels ont lieu durant l'intersession.

### Outil de communication

Le système INDIRA est un système d'échange d'informations fondé sur le Web. Chaque administration des douanes des pays du Mercosur possède et gère ses outils de communication ainsi que la base des données des déclarations d'importation et d'exportation (base de données décentralisée). En cas de besoin, une administration a le droit d'avoir accès à la base de données d'une autre administration (système du « pull »). Lorsqu'une déclaration d'importation ou d'exportation est acceptée par le système, les principaux éléments de données de la déclaration sont alors à disposition dans le système.

Les demandes et fournitures de données sont réalisées par le Réseau Privé Virtuel par l'intermédiaire de l'Internet, constitué de deux modules : le « demandeur de services » et le « fournisseur de services ». Les données sont chiffrées en vue d'être communiquées sous le format XML, mis au point par le Comité technique No.2.

### Type de données

INDIRA permet d'échanger les principaux éléments de données, tant des déclarations d'exportation de marchandises destinées à d'autres pays du Mercosur que des déclarations d'importation de marchandises en provenance de n'importe quel pays. Une déclaration peut comporter deux rubriques ou plus.

Au niveau de la déclaration, les données accessibles sont les suivantes : numéro de référence de la déclaration, date d'acceptation de la déclaration de marchandises, situation de la déclaration & date de la situation, importateur/exportateur, pays d'exportation/de destination, nombre total des articles, code de procédure, gouvernementale associé, bureau d'entrée, bureau de déclaration, poids brut total, type d'unité utilisé pour la cargaison, montant total de la facture, coût du fret, valeur FOB, coût de l'assurance, date d'arrivée, date de départ, mode de transport, identification du moyen de transport, numéro du manifeste de chargement, nombre total de paquets, numéro du document de transport, et droits évalués.

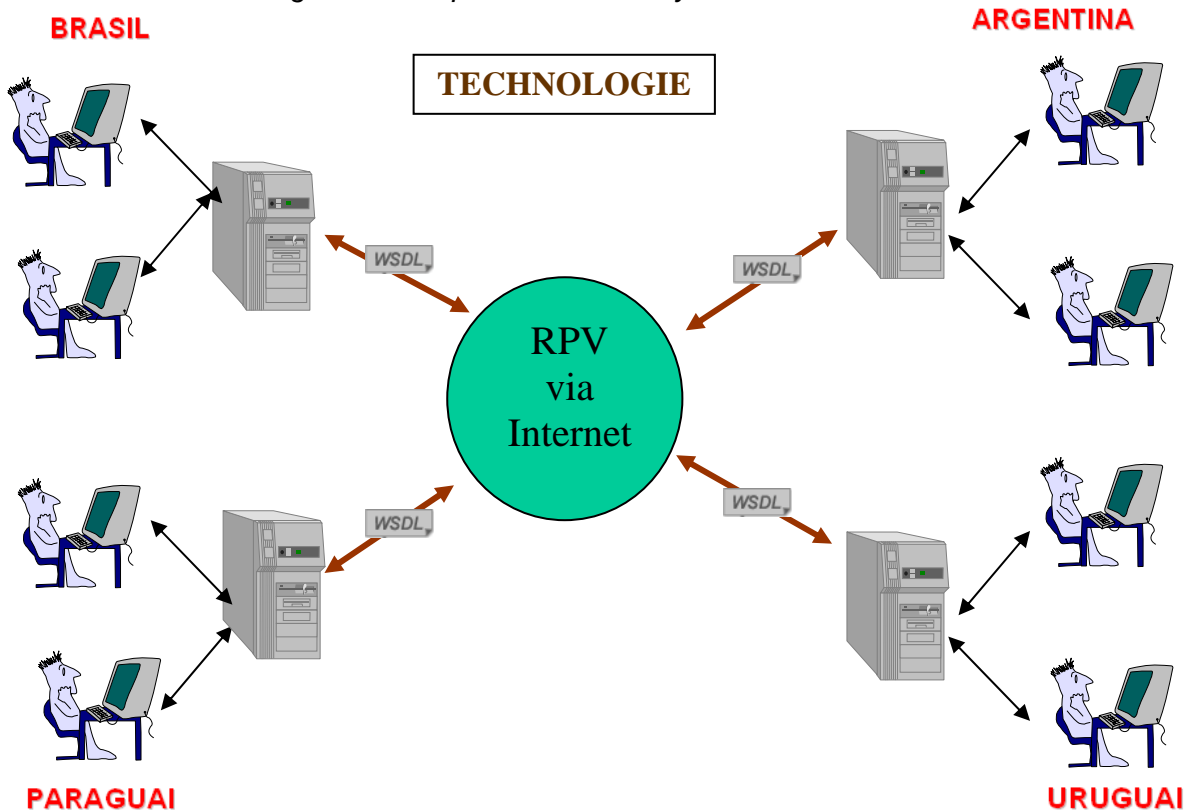
Les données accessibles au niveau de chaque rubrique d'une déclaration sont les suivantes : numéro de référence de l'article, indicateur de conformité vis-à-vis de la politique tarifaire commune du Mercosul, indicateur de conformité vis-à-vis du régime Mercosul en matière d'origine, code tarifaire, description des marchandises, état des marchandises, vendeur/acheteur, poids net, valeur FOB, valeur de la facture, INCOTERM, assiette de l'évaluation des droits dans la valeur, droits antidumping/compensatoires, déductions de la valeur en douane, ajouts à la valeur en douane, droits évalués, régime des droits, unité statistique, quantité d'unités statistiques, unité commerciale, quantité d'unités commerciales, bureau d'entrée, indicateur NALADI, code tarifaire NALADI, accord tarifaire, pays d'origine, pays d'exportation, pays de départ, et mode de transport.

### Processus type et flux opérationnels (Fig. 3.1)

Après avoir accédé au portail d'interconnexion au Mercosur via Internet, l'utilisateur entre dans le système à l'aide de son nom d'utilisateur et de son mot de passe. Après sélection de l'origine des données (pays), il existe plusieurs façons de demander des données dans le système à travers :

- 1) le numéro de déclaration d'exportation ou d'importation, suivi par le numéro de rubrique ;
- 2) la période et le pays d'origine ou de destination d'une déclaration ;
- 3) le numéro d'attestation ;
- 4) la période ou le numéro d'attestation ; et
- 5) le numéro de la déclaration d'exportation en tant que paramètre en vue d'identifier le numéro de la déclaration d'importation enregistré dans le pays de destination.

Fig 3.1: Flux opérationnels du système INDIRA



(source) Exposé présenté par le Brésil lors de la 5<sup>ème</sup> Réunion du Groupe ad hoc sur les Douanes en réseau international (Bruxelles, nov. 2010), p.35

### Evaluation et enseignements

INDIRA a démontré qu'il est un système efficace. En 2009, par exemple, le Brésil a accédé à plus de 11000 reprises aux bases de données des autres pays, tandis que les autres ont eu accès à plus de 47000 reprises à la base de données du Brésil. Les données échangées ont été utilisées aux fins des vérifications et enquêtes après dédouanement en matière d'origine. Ceci a contribué à simplifier et à rationaliser les échanges d'informations entre administrations des douanes, au profit de la libre circulation des marchandises au sein du Mercosur.

### Références utiles

*Traité d'Asunción*, disponible à: <<http://www.mercosur.int>>

*Protocole d'Ouro Preto*, disponible à: <<http://www.mercosur.int>>

*Eliminación del Doble Cobro del AEC y Distribución de la Renta Aduanera (en español)*, Mercosur/CMC/Decisión 54/04, disponible à: <<http://www.mercosur.int>>

« *Reglamentación de Decisión CMC N° 54/04 (en español)* », Mercosur/CMC/Decisión 37/05, disponible à: <<http://www.mercosur.int>>

*Convenio de Cooperación, Intercambio de Información, Consulta de Datos y Asistencia Mutua entre las Administraciones Aduaneras del MERCOSUR (en español)*, Mercosur/CMC/Decisión 26/06, disponible à: <<http://www.mercosur.int>>

« *Mercosur – Système d'échange d'informations* », exposé du Brésil lors de la 4<sup>ème</sup> Réunion du Groupe ad hoc sur les Douanes en réseau international, OMD, novembre 2010 (disponible for les Membres de l'OMD)

### 3.4 Système RADDEX de la Communauté d'Afrique de l'Est

#### Contexte

La Communauté d'Afrique de l'Est (CEA) <sup>17</sup> constitue une Union douanière depuis 2004, caractérisée par un tarif extérieur commun pour les marchandises originaires de pays tiers et une exonération des droits de douanes pour les marchandises originaires de ses Etats membres. Ceci étant, les bureaux de douane de destination appliquent la TVA et les droits d'accises sur les marchandises provenant de tous les pays (notamment les marchandises exportées depuis d'autres Etats membres de la CEA), ainsi que les droits de douane sur les marchandises originaires de pays tiers (notamment les marchandises réexportées ou en transit depuis d'autres Etats membres de la CEA).

Les pays d'Afrique de l'Est pâtissent de frais de transport élevés et de retards importants lors du franchissement des frontières. En outre, des recettes importantes ont été perdues du fait que des marchandises en transit disparaissent et échappent ainsi au paiement des droits et taxes. En 2006, les Directeurs généraux (Commissioners) des administrations des recettes fiscales de la CEA ont convenu de rechercher une approche pour faciliter le mouvement des marchandises dans la région, tout en minorant le risque de pertes de recettes.

Le système RADDEX (Revenue Authority Digital Data Exchange (Echange de données numériques de administrations des recettes fiscales)) est un système qui permet l'échange d'informations concernant l'exportation/la réexportation et le transit entre les Etats membres de la CEA. Ce système a été mis au point par l'administration des recettes fiscales du Kenya (KRA) et celle de l'Ouganda (URA) en partenariat avec le Pôle de compétitivité mondial de l'Afrique orientale et centrale (Pôle CEA). Il a été officiellement lancé en octobre 2007 après une phase pilote de deux ans. A compter de décembre 2010, le Rwanda applique le système RADDEX avec le Kenya et l'Ouganda. Chaque système fonctionne sur une base bilatérale. Ces trois pays testent chacun un système pilote avec la Tanzanie et des préparatifs sont en cours avec le Burundi (Fig.4.1).

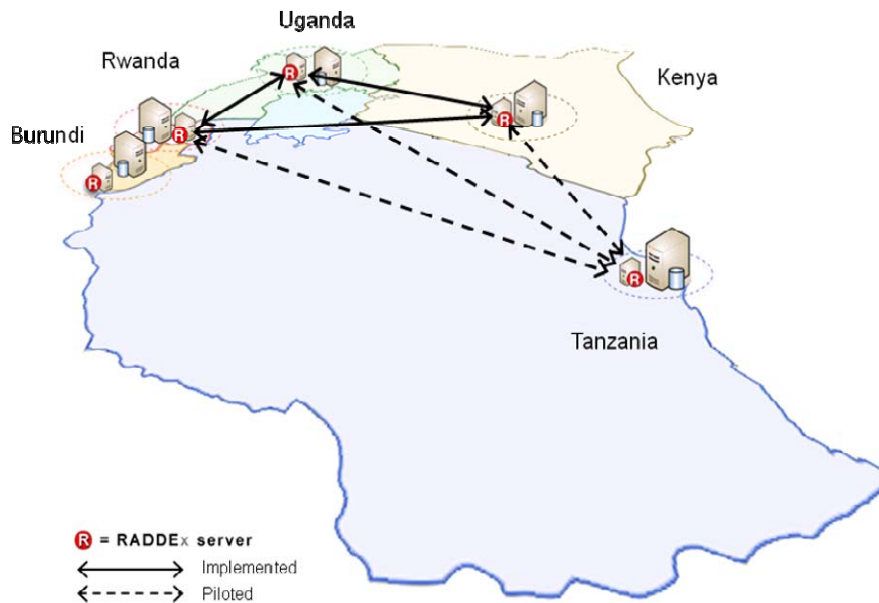
Les éléments de données des déclarations d'exportation/réexportation et de transit aux bureaux de douane de départ (ou de transit) sont communiqués via RADDEX. Les bureaux de douane de destination (ou de transit) sont ainsi en mesure de réaliser un ciblage ou un profilage des marchandises avant leur arrivée, et de faire le rapprochement avec les éléments de données des déclarations correspondantes d'exportation/réexportation ou de transit à l'arrivée des marchandises. Les commissionnaires en douane peuvent également avoir accès au système et obtenir les mêmes informations.

---

<sup>17</sup> La CEA est une organisation intergouvernementale constituée du Burundi, du Kenya, du Rwanda, de la Tanzanie et de l'Ouganda. Le Kenya, la Tanzanie, l'Ouganda ont signé le Protocole portant création de l'Union douanière CEA en 2004. Le Burundi et le Rwanda sont devenus membres de l'Union douanière en 2008.



Fig.4.1: Mise en œuvre du RADDEx entre les Etats membres de la CEA (à compter de déc. 2010)



(source) Secrétariat de l'OMD, fondé sur "Government ICT Applications that Save Businesses Time and Money", USAID Economic Growth Conference, P.5, June 2010

### Cadre juridique

La loi de 2004 concernant la gestion douanière de la Communauté d'Afrique de l'Est s'applique à tous les Etats membres de la CEA. La Section 10 (1) de la loi stipule que:

*Les Directeurs généraux (Commissioners) se communiquent les uns aux autres les informations, certificats, rapports officiels ou documents concernant :*  
*a) la prévention, la recherche et la répression des infractions tombant sous le coup de la présente loi et b) toute autre information pertinente en rapport avec la douane.*

A cet effet, les systèmes RADDEx fonctionnent dans le cadre de Protocoles d'accord (PDA) bilatéraux.

S'agissant de la confidentialité des données, la Section 9 (2) de la loi dispose que toute personne qui divulgue des informations, dont elle a eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions, concernant des personnes, entreprises ou sociétés est passible d'une amende ou d'une peine de prison. Cette disposition est d'application dans tous les Etats membres de la CEA et concerne tous les éléments de données des systèmes RADDEx.

### Cadre de gouvernance/ financier

Les systèmes RADDEx fonctionnent sur une base bilatérale. Les fonctionnaires des douanes et les experts informaticiens se réunissent à intervalles réguliers pour passer en revue la performance du RADDEx. Chaque pays est maître de la partie du système qui le concerne et prend à sa charge ses dépenses propres.

### Outil de communication

Le système RADDEx est un système fondé sur le Web qui réalise l'interface entre les serveurs intermédiaires des systèmes douaniers nationaux (par exemple, le SIMBA 2005 pour le Kenya, SYDONIA++ pour l'Ouganda et le Rwanda). Les serveurs intermédiaires ont pour fonction de protéger les données dans chacun des systèmes douaniers.

Un portail douanier (application Web) a été mis au point par des douaniers et des informaticiens. L'accès au RADDEx se fait par le réseau local. D'autre part, un portail « agent », autre application Web, est utilisé par les commissionnaires en douane à travers Internet. Une application de service Web pour chaque système RADDEx a été conçue sur mesure pour répondre à des besoins spécifiques du système notamment en matière d'application linguistique. La sécurité des données est assurée à travers le recours à des mots de passe et au cryptage de toute communication faite par l'entremise du RADDEx.

### Type de données

Le système RADDEx reprend les éléments de données des déclarations d'exportation/réexportation et de transit aux bureaux de douane où un RADDEx a été mis en place. Ces éléments sont communiqués en format XML. Ils comprennent notamment : le numéro et la date de la déclaration, le nom de l'exportateur/importateur/agent, le nombre de colis, le poids total/brut, la valeur en douane, la désignation de la marchandise et le code de la marchandise. La valeur en douane et le code de la marchandise sont des données obligatoires, tandis que la valeur facture est facultative. Aucun document justificatif, tel que factures ou certificats d'origine, n'est disponible.

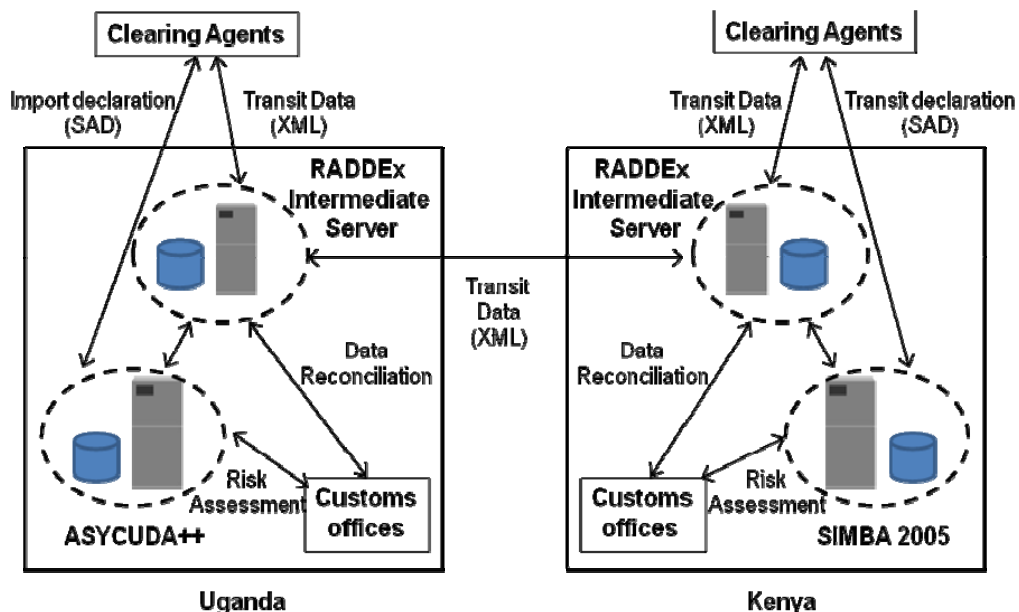
### Processus type et flux opérationnels (Fig.4.2)

La CEA a mis en place un Document administratif unique (DAU) pour les déclarations en douane. Le cas de figure décrit ci-dessous se borne, dans un souci de simplification, à décrire une situation dans laquelle des marchandises d'un pays tiers arrivent au Kenya et sont ensuite acheminées en transit vers l'Ouganda. La déclaration d'importation est déposée à la frontière entre le Kenya et l'Ouganda. En outre, toutes les déclarations sont présentées par des agents en douane.

- les marchandises arrivent au Kenya en provenance d'un pays tiers, un agent en douane kenyan présente au SIMBA 2005 une déclaration de transit en format DAU. En acceptant la déclaration, assortie du dépôt de la caution exigée, le système stocke les éléments de données. Les marchandises poursuivent ensuite leur voyage de transit vers l'Ouganda.
- Un serveur intermédiaire kenyan extrait du SIMBA 2005 les éléments de données les plus récents à intervalles fixes (par exemple, toutes les 6 heures ou toutes les heures) et les convertit au format XML pour les stocker et les valider.
- Le serveur intermédiaire transfère automatiquement les éléments de données au serveur intermédiaire ougandais, en réponse à un message de demande de ce dernier au moment prévu.

- L'URA peut ainsi utiliser les éléments de données du RADDEX aux fins de l'évaluation des risques avant l'arrivée des marchandises.
- Lorsque les marchandises en transit arrivent au bureau frontière de la KRA et que les procédures de sortie du transit sont accomplies, la caution est automatiquement libérée.
- Lorsque les marchandises en transit arrivent au bureau frontière de l'URA (ou avant), un agent en douane du côté ougandais accède au RADDEX via le portail agent à l'aide de son numéro d'identification et de son mot de passe afin d'extraire les éléments de données de la déclaration de transit au Kenya. Le numéro de déclaration de transit et le numéro d'identification fiscal (TIN) du Kenya peuvent être utilisés pour identifier la déclaration. L'agent convertit les éléments de données en format SAD et met à jour les éléments de données si nécessaire, introduit les éléments de données manquants et introduit la déclaration d'importation dans le SYDONIA++ ougandais.
- Un document papier de la déclaration d'importation est présenté avec les documents justificatifs (factures, par exemple) au bureau frontière de l'URA.
- La mainlevée est accordée immédiatement si leur classement dans l'échelle d'évaluation des risques est tel « qu'il ne requiert aucune vérification ». Dans les autres cas, un fonctionnaire de l'URA accède au RADDEX via le portail douanier à l'aide de nom d'utilisateur et de son mot de passe afin de récupérer les éléments de données de la déclaration de transit au Kenya. Le numéro de déclaration de transit et le TIN du Kenya peuvent être utilisés pour identifier la déclaration de transit au Kenya.
- En cas de discordance entre les éléments de données du RADDEX et ceux de la déclaration d'importation, le fonctionnaire de l'URA peut procéder, le cas échéant, à des vérifications complémentaires. S'il s'avère que les éléments de données du RADDEX sont erronés, l'URA demande à la KRA de les modifier.

Fig.4.2: Flux opérationnels du RADDEX entre la KRA et l'URA



(source) Secrétariat de l'OMD, fondé sur des informations émanant des administrations des recettes fiscales de l'Ouganda et du Rwanda

### Evaluation et enseignements

Le système RADDEx a permis de réduire la durée et le coût des opérations de dédouanement des marchandises à la frontière. Il a également renforcé le partenariat douane-douane. Les procédures de transit ou d'importation aux frontières peuvent être réalisées avant l'arrivée des marchandises si l'évaluation des risques a classé les marchandises dans la catégorie « mainlevée immédiate ». RADDEx rend plus facile le suivi des transactions d'exportation/réexportation et de transit en attente. Il minimise le risque de falsification des documents, en particulier la sous-évaluation des marchandises en transit ou des marchandises importées. Il a également permis de recouvrer des recettes en rapport avec la surévaluation dans le cadre des régimes douaniers de réexportation (notamment en matière de remboursement de la TVA ou de drawback).

Un rapport <sup>18</sup> révèle que le système RADDEx a traité 95% des marchandises en transit entre Mombasa (Kenya) et Kampala (Ouganda) en 2009. Le temps nécessaire au franchissement de la frontière se situe entre 15 et 20 minutes alors qu'il était de trois jours avant la mise en œuvre du RADDEx. RADDEx a permis de mettre au jour de nombreux cas de fraude, dont l'un a permis de récupérer des recettes dont le montant a atteint 89.000 dollars des Etats-Unis.

Le secteur privé a bénéficié de la facilitation du mouvement du fret dans la région de la CEA. En outre, les commissionnaires en douane ont gagné du temps et réalisé des économies grâce à cette « saisie unique de données ». En réutilisant les éléments de données du RADDEx, ils n'ont plus à saisir manuellement les éléments de données des déclarations dans les systèmes douaniers nationaux. Il semble par ailleurs que RADDEx induise du côté des agents en douane un plus haut niveau d'éthique et un meilleur respect de la réglementation. Les agents sont incités à ne pas se livrer à des activités de falsification des documents, puisqu'ils savent que les administrations des douanes disposent des mêmes éléments de données provenant du RADDEx.

Ceci étant, de nombreux défis subsistent. Les pannes de réseau dans les bureaux éloignés constituent l'un des problèmes majeurs. Suite à la mise en place d'un deuxième réseau, les conditions se sont améliorées dans les bureaux de douane à la frontière. Etant donné que RADDEx est un système fonctionnant sur un modèle pays par pays, la réalisation de toute connection bilatérale passe par un long processus de développement, mise en oeuvre et entretien pays par pays. Il peut en résulter diverses situations de disharmonie sein de la région. Etant donné que le système RADDEx n'intègre pas encore les documents justificatifs tels que les factures et certificats d'origine, il reste nécessaire de les déposer physiquement aux bureaux de douane à la frontière.

### Prochaines étapes

Dans les prochaines années, il est prévu de rendre le système RADDEx totalement opérationnel avec la Tanzanie et le Burundi et, éventuellement, de l'étendre à des pays non membres de la CEA, tels le Malawi et la République démocratique du Congo. En outre, des discussions portent sur la mise en place éventuelle d'un serveur central de données pour gérer les données échangées à l'échelon régional. De plus, il

---

<sup>18</sup> "Government ICT Applications that Save Businesses Time and Money, RADDEx: Revenue Authorities Digital Data Exchange", USAID Economic Growth Officers' Conference, p.7, June 2010.

devrait être possible d'échanger des documents justificatifs tels que les factures et certificats d'origine dans la prochaine version du RADDEX.

### Fonctionnement dans un bureau à la frontière terrestre

#### (1) Malaba (Kenya-Ouganda) <sup>19</sup>

Malaba est un important poste frontière entre le Kenya et l'Ouganda. Du côté ougandais, il y a lieu d'accomplir en principe toutes les formalités d'entrée du transit pour toutes les marchandises entrant en Ouganda. Seules certaines catégories de marchandises, telles que le pétrole, les marchandises de certains importateurs ou les marchandises n'excédant pas une valeur déterminée peuvent être dédouanées à la frontière pour la mise à la consommation. Les marchandises en transit sont transportées, soit dans un bureau intérieur de l'URA pour dédouanement (transit national), soit à travers l'Ouganda à destination d'autres pays tels que le Rwanda (transit international). L'URA prévoit la construction d'un unique d'ici quelques années. Depuis décembre 2010, deux fonctionnaires de la KRA et deux fonctionnaires de l'URA travaillent ensemble pour s'assurer de l'arrivée effective des marchandises dans des installations temporaires.

Le système SYDONIA++ ougandais procède à l'évaluation des risques sur la base des éléments du RADDEX avant l'arrivée des marchandises à la frontière. Les procédures d'entrée (transit ou importation) doivent avoir lieu au bureau de l'URA, accompagnées des documents justificatifs tels que les factures et certificats d'origine. Si la déclaration relève de la catégorie requérant un contrôle documentaire, le fonctionnaire de l'URA extrait les éléments de données du RADDEX afin de les confronter à ceux de la déclaration. En cas de discordance entre les deux séries d'éléments de données, le fonctionnaire de l'URA peut, le cas échéant, procéder à des vérifications complémentaires. Si une vérification matérielle s'avère nécessaire, le fonctionnaire de l'URA procède à ladite vérification matérielle ou la réalise conjointement avec un autre service (par exemple, agriculture, bureau des normes, service vétérinaire).

Selon l'URA, la durée moyenne, de l'entrée à la sortie, est de 3 heures, alors qu'elle était de 3-4 jours avant la mise en œuvre du RADDEX. Elle peut être de 10 minutes en l'absence de toute inspection.

#### (2) Gatuna (Rwanda-Ouganda) <sup>20</sup>

Gatuna est un important poste frontière entre le Rwanda et l'Ouganda. En principe, il y a lieu d'accomplir à la frontière toutes les formalités d'entrée du transit pour toutes les marchandises entrant au Rwanda. Seules les marchandises n'excédant pas une valeur déterminée peuvent être dédouanées à la frontière. Les marchandises faisant l'objet d'un transit national doivent être acheminées à Gikondo (Kigali) pour dédouanement, alors que les marchandises en transit international traversent le Rwanda vers d'autres pays tel que le Burundi.

Lors du franchissement de la frontière entre l'Ouganda et le Rwanda, les véhicules ne doivent pas s'arrêter du côté ougandais (Katuna). Les procédures de sortie sont traitées par un fonctionnaire de l'URA qui travaille dans le centre de formalités unique situé du côté rwandais (Gatuna). Le fonctionnaire de l'URA extrait

---

<sup>19</sup> Basé sur les visites sur le terrain effectuées par le Secrétariat de l'OMD à Malaba le 7 décembre 2010.

<sup>20</sup> Basé sur les visites sur le terrain effectuées par le Secrétariat de l'OMD à Gatuna le 9 décembre 2010.

les éléments de données du RADDEx afin de les confronter à ceux des déclarations de sortie. La caution est automatiquement libérée dès que les procédures de sortie du transit sont terminées. Les mêmes dispositions sont appliquées pour les marchandises allant du Rwanda vers l'Ouganda, à savoir : pas d'arrêt à Gatuna, traitement des procédures de sortie par un fonctionnaire de l'administration des recettes fiscales du Rwanda (RRA) qui travaille dans le centre de formalités unique à Katuna.

Un bureau aux fins de l'introduction directe des données par le déclarant est installé à Gatuna ; les commissionnaires en douane peuvent y créer des déclarations à partir des éléments de données du RADDEx. Selon les estimations, un commissionnaire en douane réutilise les éléments du RADDEx pour 80% des éléments de données de la déclaration ; il ne doit donc introduire que 20% des éléments ce qui lui permet de remplir la déclaration en 5 minutes. L'agent télécharge la déclaration dans SYDONIA++, l'imprime et la transmet au conducteur qui attend sur l'aire de stationnement. Le conducteur la dépose au bureau de la RRA de Gatuna avec les documents justificatifs tels que les factures et certificats d'origine.

Le système SYDONIA++ rwandais procède à l'évaluation des risques sur la base des éléments du RADDEx avant l'arrivée des marchandises à la frontière. Les procédures d'entrée (transit ou importation) doivent avoir lieu au bureau de la RRA, accompagnées des documents justificatifs tels que les factures et certificats d'origine. Si la déclaration relève de la catégorie requérant un contrôle documentaire, le fonctionnaire de la RRA extrait les éléments de données du RADDEx afin de les confronter à ceux de la déclaration. En cas de discordance entre les deux séries d'éléments de données, le fonctionnaire de la RRA peut, le cas échéant, procéder à des vérifications complémentaires. Si une vérification matérielle s'avère nécessaire, le fonctionnaire de la RRA procède à ladite vérification matérielle ou la réalise conjointement avec un autre service (par exemple, agriculture, bureau des normes, service vétérinaire).

Selon la RRA, les procédures d'entrée pourraient être accomplies en 30 minutes, pour autant qu'aucune inspection ne soit nécessaire.

### Références utiles

Le site Web officiel de la CEA : <<http://www.eac.int>>

*The East African Community Customs Management Act (Revised Edition 2009)*, disponible à : <<http://www.eac.int>>

« *Government ICT Applications that Save Businesses Time and Money, RADDEx: Revenue Authorities Digital Data Exchange* » (anglais uniquement), USAID Economic Growth Officers' Conference, June 2010, disponible à : <<http://egconference2010.net/wp-content/uploads/2010/05/Payne-Government-ICT-Applications-that-Save-Businesses-Time-and-Money.pdf>>

Etudes de cas sur l'échange d'informations douane-douane (décembre 2010)

	NSTI pour un système de transit commun entre l'UE et l'AELE	Projet pilote UE-Chine sur les voies commerciales intelligentes et sûres (SSTL) (Phase 2)	Système INDIRA du Mercosur	Système RADDEX de la Communauté d'Afrique de l'Est (CEA)
Pays participants	27 Membres de l'UE et 4 pays de l'AELE	Chine and 6 Etats membres de l'UE (Pays-Bas, R-U, Belgique, France, Italie et Allemagne)	Brésil, Argentine, Paraguay and Uruguay	Kenya, Rwanda et Ouganda
Année de mise en œuvre	2003 pour la mise en œuvre totale	Novembre 2010* * Phase 1 pendant 9 mois depuis novembre 2007	2004 pour les données à l'exportation; 2005 pour les données à l'importation	Octobre 2007 entre le Kenya et l'Ouganda** ** Projets pilotes avec la Tanzanie, et préparatifs en cours avec le Burundi
Cadre juridique	Convention sur une procédure commune de transit, amendée	Accord de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière UE - Chine	Décision CMC, fondée sur le Traité d'Asunción et un Protocole	PDA, fondé sur la loi de gestion de la CEAt
Type de marchandises	Marchandises en transit	Conteneurs maritimes pour un nombre restreint de voies commerciales	Marchandises exportées vers d'autres pays du Mercosur, et marchandises importées depuis n'importe quel autre pays dans le monde	Marchandises exportées/réexportées et en transit
Type d'informations échangées	Eléments de données relatifs aux déclarations de transit, itinéraire et résultats des contrôles douaniers	23 éléments de données se rapportant aux exportateurs/importateurs, marchandises, transporteurs, ports de départ/d'arrivée et résultats des contrôles douaniers	Eléments de données des déclarations d'importation/exportation	Eléments de données des déclarations d'exportation/réexportation et de transit
Formats d'informations échangées	Formats des messages fixés par la Convention	Conforme au Modèle de données de l'OMD	Format XML (fondé sur le Web)	Format XML (fondé sur le Web)
Référence pour l'identification des marchandises	Numéro de référence du Mouvement (NRM) donné par le système	RUE (code pays + numéro de la déclaration ; uniquement du côté de la Chine, l'UE n'utilisant pas une RUE)	Numéro de la déclaration des autres pays	Numéro de la déclaration des autres pays
Flux d'informations	La douane de départ envoie automatiquement des messages électroniques aux bureaux de douane de transit et de destination	La douane de sortie envoie des données électroniques à la douane d'entrée	La douane accède à la base de données des autres douanes pour récupérer, si nécessaire, les données électroniques	La douane de départ/transit envoie automatiquement des données électroniques à la douane de transit/destination au moment prévu, en réponse à une demande de cette dernière douane
Objectifs principaux	Faciliter le mouvement des marchandises; permettre aux bureaux de douane de transit et de destination de décider quels contrôles seront nécessaires avant l'arrivée des marchandises	Tester, renforcer, affiner et accepter les principes visant à sécuriser les chaînes logistiques de bout à bout ; tester le Cadre SAFE	Rendre possible un échange automatisé des informations commerciales entre les douanes des pays du Mercosur et renforcer la lutte contre les infractions douanières	Faciliter le mouvement des marchandises dans la région de la CEA; Eviter toute perte de recettes durant l'acheminement des marchandises dans la région de la CEA