



# CADRE DE NORMES SAFE

Lors des sessions du Conseil de l'Organisation mondiale des douanes qui se sont déroulées en juin 2005 à Bruxelles, les membres de l'OMD ont adopté le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Cet instrument international à nul autre pareil marquait l'apparition de normes modernes de sécurité dans la chaîne logistique, annonçant l'avènement d'une nouvelle approche de gestion des marchandises transfrontalières d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, et soulignait l'importance d'un partenariat étroit entre la douane et les entreprises.

Depuis cette date, le Cadre de normes a été régulièrement mis à jour afin d'apporter une réponse efficace aux évolutions nouvelles et émergentes de la chaîne logistique internationale. Des ajouts notables ont été apportés, sous la forme de dispositions concernant les Opérateurs économiques agréés (OEA), la Gestion coordonnée des frontières, la continuité et la reprise du commerce, le Pilier 3 (Coopération douane-autres organes gouvernementaux et intergouvernementaux), et les renseignements préalables concernant le fret (RPCF) aérien avant le chargement.

La mondialisation, l'innovation et les évolutions technologiques continuent d'engendrer des changements gigantesques dans la chaîne logistique mondiale. Afin d'aider les membres et les parties concernées à édifier et à améliorer un environnement commercial international sûr et propice aux échanges, le Cadre de normes SAFE a une nouvelle fois été actualisé en 2018.

La version du Cadre de normes SAFE de 2018 élargit les objectifs visés en matière de renforcement de la coopération entre les administrations des douanes et au sein de ces mêmes administrations, à travers par exemple l'échange d'informations, la reconnaissance mutuelle des contrôles, la reconnaissance mutuelle des OEA et l'assistance mutuelle administrative. En outre, cette nouvelle version est destinée à améliorer la coopération avec les services publics chargés du contrôle de certaines marchandises (les armes, les matières dangereuses etc.) et de certains voyageurs, ainsi qu'avec les entités responsables des questions d'ordre postal. À présent, le Cadre prévoit également de faire bénéficier aux OEA d'un niveau minimum d'avantages concrets et contient une liste exhaustive de ces avantages.

Le Cadre de normes SAFE actualisé offre à la douane, aux administrations concernées et aux opérateurs économiques de nouvelles opportunités pour, ensemble, aller vers un objectif commun d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de la chaîne logistique, ancré sur une confiance mutuelle et sur une garantie de transparence.

J'ai le plaisir de vous présenter cette nouvelle version du Cadre de normes SAFE, qui constitue un instrument dynamique et actualisé garantissant un bon équilibre entre la facilitation et le contrôle tout en favorisant la sécurité de la chaîne logistique du commerce mondial. Cet instrument unique continuera de représenter un outil de référence pour la douane, les autres administrations et les opérateurs économiques.

L'assistance en matière de renforcement des capacités demeure un élément vital dans la stratégie de mise en œuvre du SAFE, et l'OMD redoublera d'efforts en la matière afin de répondre en permanence et de manière structurée aux besoins des douanes et des parties concernées, en vue d'une harmonisation et d'une mise en œuvre durable du Cadre de normes. Ces efforts seront complétés par plusieurs outils nouveaux et actualisés tels que le Guide de l'auditeur OEA ; le Guide stratégique sur les accords/arrangements de reconnaissance mutuelle (ARM) ; le Guide pratique pour la mise en œuvre des ARM ; le Guide de mise en œuvre des renseignements préalables concernant le fret ; les Directives actualisées sur la gestion de la chaîne logistique intégrée ; les Directives sur le numéro d'identification des entreprises (NIE) ; le Manuel sur l'analyse des données et les Questions fréquemment posées sur les liens entre le Programme d'OEA du SAFE et l'Article 7.7 de l'AFE de l'OMC.

J'invite l'ensemble des membres de l'OMD et des parties prenantes à s'engager plus avant sur la voie d'une application efficace et harmonisée du Cadre et des outils afférents, en tirant parti des expériences collectives acquises jusqu'ici et des nouvelles opportunités offertes par le Cadre de normes SAFE de 2018.

Kunio Mikuriya  
Secrétaire général  
Organisation mondiale des douanes  
Juin 2018



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

## **CADRE DE NORMES SAFE DE L'OMD**

**Copyright © 2018 Organisation mondiale des douanes. Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays. Toute demande concernant la traduction, la reproduction ou l'adaptation du présent document doit être adressée à [copyright@wcoomd.org](mailto:copyright@wcoomd.org)**



## TABLE DES MATIERES

|   |    |
|---|----|
| I. INTRODUCTION.....  | 1  |
| 1. OBJECTIFS ET PRINCIPES DU CADRE SAFE .....   | 2  |
| 2. QUATRE ELEMENTS CLES DU CADRE SAFE .....   | 2  |
| 3. TRIPLE PILIER DU CADRE SAFE .....  | 2  |
| 4. RENFORCEMENT DES CAPACITES .....   | 3  |
| 5. MISE EN ŒUVRE.....   | 3  |
| II. AVANTAGES.....  | 4  |
| 1. GOUVERNEMENTS.....   | 4  |
| 2. DOUANE.....  | 4  |
| 3. ENTREPRISES.....   | 5  |
| III. PILIER 1 - DOUANE-DOUANE.....  | 6  |
| 1. INTRODUCTION.....  | 6  |
| 2. NORMES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES AUX FINS DE LEUR MISE EN<br>ŒUVRE .....  | 7  |
| 3. INTEGRITE DES SCHEMEMENTS VISANT A SECURISER LES CONTENEURS.....   | 20 |
| IV. PILIER 2 - DOUANE-ENTREPRISES : .....   | 25 |
| 1. INTRODUCTION.....  | 25 |
| 2. NORMES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES AUX FINS DE LEUR MISE EN<br>ŒUVRE.....   | 26 |
| V. PILIER 3- DOUANES AUTRES ORGANES GOUVERNEMENTAUX ET<br>INTERGOUVERNEMENTAUX.....   | 32 |
| 1. INTRODUCTION .....   | 32 |
| 2. NORMES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES AUX FINS DE LEUR MISE EN<br>ŒUVRE .....  | 33 |
| VI. CONTINUTE ET REPRISSE DES ACTIVITES.....  | 37 |
| VII. RECONNAISSANCE MUTUELLE.....   | 38 |
| ANNEXE I : DÉFINITIONS  |    |
| ANNEXE II : ELEMENTS DE DONNEES   |    |
| ANNEXE III : RENSEIGNEMENTS PREALABLES CONCERNANT LES MARCHANDISES<br>AVANT CHARGEMENT  |    |
| ANNEXE IV : MODALITÉS, OBLIGATIONS ET AVANTAGES RELATIFS AUX OEA  |    |
| ANNEXE V : RESOLUTION DU CONSEIL DE COOPERATION DOUANIERE RELATIVE AU<br>CADRE DE NORMES VISANT A SECURISER ET A FACILITER LE COMMERCE<br>MONDIAL |    |



## I. Introduction

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

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

La raison pour laquelle l'OMD constitue la plate-forme appropriée pour cette initiative semble évidente. En effet, l'OMD peut compter sur la participation de ses administrations douanières membres qui représentent 99 % des échanges mondiaux. Les administrations douanières possèdent des prérogatives importantes dont ne dispose aucun autre service public, à savoir, elles sont habilitées à inspecter le fret et les marchandises acheminées à l'entrée ou à la sortie d'un pays. La douane est également habilitée à refuser l'entrée ou la sortie de marchandises, et à accélérer leur entrée. Les administrations douanières exigent que des renseignements concernant les marchandises importées soient présentés et nécessitent souvent des renseignements concernant les marchandises exportées. Elles peuvent exiger, si la législation le permet, que les renseignements leur soient fournis à l'avance et par voie électronique. Compte tenu des prérogatives et des connaissances uniques dont dispose la douane, cette dernière peut et doit jouer un rôle moteur dans la sûreté<sup>1</sup> et la facilitation du commerce mondial. Toutefois, une démarche intégrée est nécessaire pour optimiser la sécurisation de la chaîne logistique internationale tout en continuant à œuvrer pour la facilitation des échanges. La douane doit donc être encouragée à élaborer des accords de coopération avec les autres organismes publics.

Il n'est ni acceptable ni inutile d'inspecter tous les envois. Une telle pratique entraînerait une interruption complète du commerce mondial. En conséquence, les administrations douanières qui ont été modernisées utilisent des systèmes informatiques pour gérer les risques à diverses fins. Dans cet environnement, les administrations douanières devraient veiller à ne pas assujettir les milieux commerciaux internationaux à des séries de règles différentes destinées à sécuriser et à faciliter le commerce, et il conviendrait de tenir compte d'autres normes internationales. Il ne devrait exister qu'un seul jeu de normes douanières internationales élaborées par l'OMD, évitant tout double emploi ou contradiction avec les autres exigences intergouvernementales.

---

<sup>1</sup> Résolution de Punta Cana concernant le rôle de la Douane dans le contexte de la sécurité



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

## 1. Objectifs et principes du Cadre SAFE

Le Cadre SAFE vise à :

- ✓ établir des normes qui assurent la facilitation et la sûreté de la chaîne logistique à l'échelon mondial en vue de promouvoir certitude et prévisibilité.
- ✓ rendre possible une gestion intégrée et harmonisée de la chaîne logistique pour tous les modes de transport.
- ✓ renforcer le rôle, les fonctions et les capacités de la douane à relever les défis et à tirer parti des opportunités du 21<sup>ème</sup> siècle.
- ✓ renforcer la coopération entre les administrations des douanes afin d'améliorer leur capacité à déceler les envois à haut risque.
- ✓ Renforcer la coopération entre les administrations des douanes, par exemple à travers l'échange d'informations, la reconnaissance mutuelle des contrôles, la reconnaissance mutuelle des Opérateurs économiques agréés (OEA)<sup>2</sup>, et l'assistance mutuelle administrative
- ✓ renforcer la coopération entre les administrations des douanes et les autres services gouvernementaux intervenant dans les échanges internationaux et la sûreté par exemple à travers le guichet unique.
- ✓ renforcer la coopération douane-entreprises.
- ✓ promouvoir la circulation ininterrompue des marchandises le long de chaînes logistiques internationales sécurisées.

## 2. Quatre éléments clés du Cadre SAFE

Le Cadre SAFE comporte quatre éléments clés. *En premier lieu*, le Cadre SAFE harmonise les renseignements préalables de la déclaration de chargement qui doivent être transmis par voie électronique pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit. *En deuxième lieu*, tout pays qui adhère au Cadre SAFE s'engage à appliquer une démarche cohérente en matière de gestion des risques afin de lutter contre les menaces en matière de sûreté. *En troisième lieu*, le Cadre SAFE exige que, sur demande raisonnable de la nation destinataire fondée sur une méthodologie comparable de ciblage des risques, l'administration des douanes de la nation expéditrice effectue une inspection au départ du fret et des moyens de transport à haut risque en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif tel que des machines à rayons X de grande capacité et des détecteurs de rayonnements. *En quatrième lieu*, le Cadre SAFE expose les avantages que la douane offrira aux entreprises qui appliquent les pratiques conseillées et respectent les normes minimales en matière de sûreté de la chaîne logistique.

---

<sup>2</sup> Définie dans l'Annexe 1.



### **3. Triple Pilier du Cadre SAFE**

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

### **4. Renforcement des capacités**

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

### **5. Mise en œuvre**

Pour que le Cadre SAFE puisse être mis en œuvre, il convient non seulement de renforcer les capacités, mais également de prendre conscience qu'une démarche graduelle devra être appliquée. Il n'est pas raisonnable d'attendre de toutes les administrations qu'elles soient en mesure de mettre le Cadre SAFE en œuvre immédiatement. Cet instrument est considéré comme étant un jeu de normes minimal mais il sera mis en œuvre en plusieurs étapes, selon les capacités de chaque administration et les prérogatives existant sur le plan législatif. L'élaboration d'un plan de mise en œuvre des normes du Cadre SAFE se réalisera sous la direction du Conseil de l'OMD.

\*  
\*                      \*





## **II. Avantages**

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

L'adoption du Cadre SAFE offre les avantages susmentionnés tant aux gouvernements qu'aux administrations des douanes et aux milieux commerciaux.

### **1. Gouvernements**

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

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

### **2. Douane**

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



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

### **3. Entreprises**

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

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

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

\*  
\*                      \*



### III. Pilier 1 – Douane-Douane

#### 1. Introduction

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

Traditionnellement, les administrations douanières inspectent le fret et les moyens de transport à l'arrivée dans leurs ports nationaux. Aujourd'hui, il convient de mettre en place des mécanismes permettant d'inspecter et de contrôler par examen analytique le fret et les moyens de transport avant leur arrivée. Compte tenu de leurs prérogatives et de leur expertise inégalées, les administrations douanières contribuent tant à sécuriser qu'à faciliter le commerce mondial.

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

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

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

En s'inspirant notamment de la Convention de Kyoto révisée, des Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (GCLI) et des programmes nationaux<sup>3</sup>, les administrations douanières qui adhèrent au Cadre SAFE concourent à la normalisation du Pilier 1<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Dans de nombreux cas, les normes du Cadre SAFE, et notamment les spécifications techniques, sont tirées directement de ces sources.

<sup>4</sup> Les spécifications techniques des normes du pilier 1 du Cadre SAFE figurent au paragraphe 2 de la section III du présent instrument.



Dans le cadre des mesures de continuité et de reprise du commerce nécessitant la coopération des douanes, les administrations douanières devraient travailler en collaboration avec leur homologues internationales à la conception de mécanismes, de plans et de procédures visant à optimiser la continuité et la reprise des activités en cas de perturbation de la chaîne logistique internationale y compris en développant un plan d'action et en mettant en place un mécanisme de communication efficace<sup>5</sup>.

## **2. Normes et spécifications techniques aux fins de leur mise en œuvre**

### **2.1 Norme 1 – Gestion de la chaîne logistique intégrée**

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

#### 2.1.1. Portée

La mise en œuvre des procédures de contrôle douanier intégré nécessite des prérogatives légales appropriées habilitant les administrations douanières à demander la transmission préalable par voie électronique à la douane des données de l'exportateur et du transporteur (voir Annexe II) aux fins de l'évaluation des risques en matière de sûreté. En outre, les procédures de contrôle douanier intégré appellent la coopération transfrontalière entre les administrations des douanes en matière d'évaluation des risques et de contrôle douanier, en vue de renforcer la sûreté en général et le processus de la mainlevée, d'où la nécessité d'une base légale.

Ces deux conditions sont traitées dans des instruments conçus par l'OMD : les Directives aux fins de l'élaboration d'une législation nationale prévoyant la collecte et la transmission des données douanières, le Modèle d'accord bilatéral, et la Convention internationale d'assistance mutuelle administrative en matière douanière (Convention de Johannesburg). Dans le cadre de cette coopération, les administrations douanières devraient conclure des accords en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des résultats des contrôles/inspections, ainsi que les programmes d'OEA.

#### 2.1.2. Mesures générales de contrôle

##### **i. Contrôle douanier**

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

---

<sup>5</sup> Les détails du plan de continuité et de reprise du commerce figurent à la section VI de ce texte.



Dans le cas de marchandises provenant ou à destination de pays enclavés, les douanes concernées devraient encourager, dans le cadre de leur compétences, l'application de mesures de transit permettant la facilitation des flux commerciaux sans compromettre la sûreté de la chaîne logistique du point d'origine à celui de destination.

#### ii. Evaluation des risques

Dans le cadre de la chaîne de contrôle douanier intégré, les contrôles douaniers et l'évaluation des risques aux fins de la sûreté constituent un processus partagé et permanent qui commence au moment où les marchandises sont préparées pour

l'exportation par l'exportateur et se poursuit par la vérification régulière de l'intégrité de l'envoi, tout en évitant tout chevauchement inutile des contrôles. Afin de permettre cette reconnaissance mutuelle des contrôles, les douanes devraient marquer leur accord sur des normes cohérentes de contrôle et de gestion des risques, l'échange des renseignements et des profils de risques, ainsi que l'échange de données douanières, en tenant compte des travaux effectués dans le cadre de la Stratégie mondiale de l'OMD en matière d'information et de renseignement (SMIR). 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.

#### iii. Contrôles au départ

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

#### iv. Scellements

Dans l'intérêt de la sûreté de la chaîne logistique et de la chaîne de contrôle douanier intégré, et notamment en vue d'assurer un mouvement pleinement sécurisé depuis l'emportage du conteneur jusqu'au moment où il est exonéré du contrôle de la douane à destination, la douane devrait appliquer un programme d'intégrité des scellements tel que celui décrit en détail dans les Directives révisées relatives au Chapitre 6 de l'Annexe générale de la Convention de Kyoto révisée (voir 3.3.). De tels programmes d'intégrité des scellements, qui reposent sur l'utilisation de scellements mécaniques de haute sécurité au point d'emportage comme le prescrit la norme ISO 17712, comprennent notamment des procédures permettant d'enregistrer l'apposition et la modification de scellements ainsi que la vérification de leur intégrité à des points clés, par exemple lors d'une rupture de charge.



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

A cet égard, la Recommandation du Conseil de l'OMD concernant les formalités douanières relatives à l'admission temporaire des dispositifs de sécurité des conteneurs reproduite dans le Dossier SAFE, constitue un point de départ pour faciliter l'admission temporaire de ces dispositifs.

#### v. Référence unique de l'envoi (RUE)

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

### 2.1.3. Présentation des données

#### i. Déclaration de marchandises à l'exportation

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

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

#### ii. Déclaration de marchandises à l'importation

L'importateur, ou son agent, devrait transmettre par voie électronique à la douane du lieu d'importation, une déclaration préalable de marchandises avant l'arrivée du moyen de transport au premier bureau de douane ou, pour les envois maritimes conteneurisés, avant leur chargement. Aux fins de la sûreté, la douane ne devrait pas exiger de renseignements autres que ceux énumérés en annexe. Lorsque la déclaration de marchandises à l'importation est une déclaration incomplète ou simplifiée, elle peut devoir être complétée à une date ultérieure par une autre déclaration aux fins notamment de la liquidation des droits ou du recueil des statistiques commerciales, conformément à la législation nationale. La chaîne logistique agréée (voir 2.1.6) offre la possibilité d'intégrer les flux d'informations à l'exportation et à l'importation en une seule et unique déclaration à l'exportation et à l'importation, que se partagent les administrations des douanes concernées.

#### iii. Déclaration de chargement

Le transporteur, ou son agent, devrait transmettre par voie électronique une déclaration préalable de chargement à la douane du lieu d'exportation ou d'importation. En ce qui concerne les envois maritimes conteneurisés, la déclaration de chargement électronique



préalable devrait être déposée avant le chargement des marchandises/conteneurs à bord du navire.

Pour tous les autres modes de transport et envois, elle doit être déposée avant l'arrivée du moyen de transport au bureau de douane d'exportation ou d'importation. Aux fins de la sûreté, la douane ne devrait pas exiger de renseignements autres que ceux énumérés à l'Annexe II.

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

#### iv. Transmission des données avant chargement aux fins de la sûreté du fret aérien

La douane, en coopération avec les autres autorités compétentes, peut appliquer des mesures supplémentaires d'évaluation des risques sécuritaires liés au fret aérien et aux envois postaux en exigeant d'une entité de la chaîne logistique du fret aérien, par exemple le transporteur, le transitaire, l'intégrateur, l'opérateur postal ou leur agent, cette liste n'étant pas exhaustive, de présenter un jeu de données avant le chargement de l'aéronef comme spécifié à l'Annexe III.

Les données et l'évaluation des risques en résultant doivent être communiquées aussi tôt que possible afin d'éviter toute perturbation inutile des pratiques commerciales habituelles, notamment du processus de chargement de l'aéronef.

#### v. Transmission de données préalables portant sur les envois postaux

Les administrations des douanes devraient consulter les opérateurs postaux pour s'assurer que les renseignements électroniques relatifs aux envois postaux lui seront soumis avant l'arrivée/le chargement de ces envois.

#### vi. Qualité des données

La qualité des données continue à poser problème à la fois aux administrations douanières et au secteur privé. Dans le contexte du SAFE, c'est sur le principe de l'amélioration de la qualité des données que se fonde la notion de juste équilibre entre une sécurité renforcée de la chaîne logistique et une meilleure facilitation des échanges. L'automatisation est un des éléments fondamentaux pour améliorer la qualité des données, et la mise en œuvre de cette technologie doit être un objectif prioritaire pour toutes les parties prenantes. En outre, le Conseil de l'OMD a adopté en juin 2015 une Recommandation concernant les principes directeurs relatifs à la qualité des données (juin 2015)<sup>6</sup>. L'OMD a également élaboré une liste de descriptions de marchandises acceptables et inacceptables qui contient une terminologie cohérente dont on peut s'inspirer en vue d'améliorer la qualité des données.

#### vii. Plan d'arrimage du navire

Les administrations des douanes peuvent exiger de l'exploitant du navire, ou du 'transporteur', qu'il fournisse les plans d'arrimage du navire (PAN) à la douane du pays d'importation, à l'avance, par voie électronique et avant l'arrivée du moyen de transport au premier bureau de douane. Il ne doit pas être fourni de plan d'arrimage pour les navires

<sup>6</sup> [www.wcoomd.org/fr/.../wco-issues-the-punta-cana-resolution.aspx](http://www.wcoomd.org/fr/.../wco-issues-the-punta-cana-resolution.aspx)





qui ne transportent pas de conteneurs. Etant donné que les PAN ne s'appliquent qu'au mode maritime, ils doivent être transmis à l'avance par voie électronique et parvenir au bureau de douane du pays d'importation 48 heures au plus tard après le départ du transporteur du dernier port étranger. Si la durée du voyage est inférieure à 48 heures, le PAN doit être transmis avant l'arrivée du navire au premier bureau de douane.

#### viii. Messages sur le statut du conteneur

En trafic maritime, les administrations des douanes peuvent exiger du transporteur qu'il fournisse des messages sur le statut du conteneur (MSC) pour faire rapport sur les mouvements du conteneur dans le terminal et signaler les changements intervenus dans le statut des conteneurs. Les MSC sont exigés pour tous les conteneurs, y compris les conteneurs vides, destinés à arriver sur le territoire du bureau de douane à l'importation dans un délai de 24 heures suivant la création ou la réception du message dans le système du transporteur. Les transporteurs ne sont pas tenus de créer ou de réunir des MSC autres que ceux qu'ils créent ou réunissent eux-mêmes et actualisent dans leur propre système de repérage des dispositifs électroniques. Il convient d'ajouter que les transporteurs ne sont pas tenus de fournir des MSC pour les marchandises en vrac et les marchandises générales.

#### ix. Atténuation des risques en matière de sûreté du fret aérien

Afin d'atténuer les risques relatifs à la sûreté aérienne, la douane, en coopération avec les autorités chargées de l'aviation civile et les autres autorités compétentes, devrait adopter un système permettant de faire savoir en temps opportun qu'un risque élevé a été détecté et doit être géré, selon la procédure suivante le cas échéant :

- obligation de transmettre des renseignements complémentaires
- obligation de confirmer l'inspection/filtrage comme défini à l'Annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, dite Convention de Chicago<sup>7</sup>
- obligation de procéder à un contrôle par examen analytique complémentaire spécifique, et
- notification « Ne pas charger », en cas de menace imminente.

#### x. Notification « Ne pas charger »

La douane devrait mettre au point un système prévoyant la diffusion de notifications ne faisant pas double emploi avec celles prévues au précédent paragraphe vii et portant uniquement sur les envois qui ne peuvent pas être chargés. Ces notifications devraient être émises dans un délai déterminé après la transmission des données exigées aux fins de l'évaluation des risques.

#### xi. Délai

Le moment exact auquel les déclarations de marchandises et de chargement doivent être déposées auprès de l'administration des douanes à l'exportation ou à l'importation doit être défini par la législation nationale après une analyse approfondie de la situation géographique, des procédures commerciales applicables aux différents modes de

---

<sup>7</sup> L'inspection/filtrage s'entend comme étant la mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter les armes, les explosifs et tous autres engins dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.





transport et consultation du secteur privé et des autres administrations des douanes concernées. La douane doit réserver à tous les OEA les mêmes dispositions simplifiées, quel que soit le mode de transport. Toutefois, pour obtenir la meilleure cohérence possible et sans préjuger de situations particulières, la douane ne devrait pas exiger que les déclarations préalables soient présentées :

#### ***Voie maritime***

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

#### ***Voie aérienne***

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

#### ***Voie ferroviaire***

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

#### ***Route***

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

#### xii. Délai pour la transmission des données sur le fret aérien avant chargement

En cas de transmission de données avant chargement comme spécifié au paragraphe iv, ces données doivent être transmises dès que les informations pertinentes sont disponibles et au plus tard avant le chargement des marchandises à bord de l'aéronef.

#### 2.1.4. Echange d'informations concernant les envois à haut risque

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

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



Convention de Johannesburg et le modèle d'Accord bilatéral pourraient servir de base aux échanges d'informations concernant les marchandises à haut risque.

#### 2.1.5. Modèle de données de l'OMD

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

#### 2.1.6. Chaîne logistique agréée

##### i. Les Opérateurs économiques agréés

Les OEA qui remplissent certains critères fixés par la douane (voir Annexe IV) devraient raisonnablement pouvoir s'attendre à participer à des procédures de mainlevée rapides et simplifiées pour autant qu'ils fournissent un nombre minimum d'informations. Ces critères comprennent notamment le fait d'avoir des antécédents satisfaisants en matière douanière, de s'être notoirement engagé à assurer la sûreté de la chaîne logistique en participant à un programme de partenariat douane-entreprises, d'utiliser un système efficace pour la gestion des écritures commerciales et d'offrir des garanties suffisantes de viabilité financière. En vue de renforcer la sûreté de la chaîne logistique et d'harmoniser les régimes douaniers, les administrations des douanes devraient œuvrer en faveur de la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA au sein des différents programmes ou entre eux.

##### ii. Chaîne logistique agréée

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

## 2.2 Norme 2 – Prérrogatives pour l'inspection du fret

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

## 2.3. Norme 3 – Technologie moderne pour le matériel d'inspection

**Du matériel d'inspection non intrusif et du matériel de détection des rayonnements devraient être disponibles et utilisés pour procéder, le cas échéant, aux inspections et cela conformément à l'évaluation des risques. Ce matériel est nécessaire pour**



**inspecter rapidement le fret ou les moyens de transport à haut risque sans entraver la circulation du commerce licite.**

#### 2.3.1 Technologie moderne

Afin d'aider ses Membres, l'OMD a mis en place le Réseau de technologies (TeN) et a publié un Dossier SAFE<sup>8</sup> contenant des Directives détaillées relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel de d'imagerie et d'inspection non intrusive.

### 2.4. Norme 4 – Systèmes de gestion des risques

**L'administration douanière devrait créer un système de gestion des risques permettant d'identifier le fret et/ou les moyens de transport susceptibles de présenter des risques élevés et l'automatiser. Ce système de gestion devrait comprendre un mécanisme permettant de valider l'évaluation des menaces et les décisions prises en matière de ciblage, et de mettre en œuvre les pratiques conseillées.**

#### 2.4.1 Systèmes de sélection informatisés

Les administrations douanières devraient concevoir des systèmes informatisés, reposant sur les meilleures pratiques internationales et utilisant la gestion des risques pour identifier, sur la base d'informations préalables et du renseignement stratégique, le fret et/ou les moyens de transport qui présentent un risque potentiel en matière de sûreté. S'agissant des envois commerciaux maritimes conteneurisés, cette capacité doit être appliquée systématiquement avant le chargement du navire. S'agissant des envois commerciaux acheminés par différents modes de transport en raison de la situation géographique des pays concernés par la transaction, l'utilisation des systèmes de sélection automatisés doit s'appliquer tout le long de l'itinéraire emprunté par le fret, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination.

#### 2.4.2. Recueil de l'OMD sur la gestion des risques en matière douanière

Le Recueil est composé de deux volumes distincts mais liés entre eux. Le volume premier traite des aspects organisationnels de la gestion des risques. Il décrit les différents blocs constitutifs d'un cadre de gestion des risques organisationnel. L'intégration de la gestion des risques comme la culture organisationnelle et le renforcement des capacités en matière de gestion des risques par étapes progressives sont également inclus dans le premier volume.

Le volume 2 traite de la gestion des risques opérationnelle. Il comprend de la documentation «sensibles en matière de lutte contre la fraude " réservée à la seule douane, y compris de nombreux guides pratiques et des modèles d'évaluation des risques par rapport à la circulation des marchandises, des personnes, des moyens de transport, les opérateurs économiques et d'autres acteurs du commerce international. Les sujets abordés dans le volume 2 peuvent être classés en quatre grands groupes: l'évaluation des risques, le profilage et le ciblage, les indicateurs de risque; analyse de l'information et le renseignement.

---

<sup>8</sup> Le Dossier SAFE contient tous les documents utiles et pertinents aux fins de la mise en œuvre du Cadre SAFE



Le Recueil est un document évolutif qui sera continuellement mis à jour pour refléter les derniers développements concernant les pratiques de gestion des risques, dans l'environnement opérationnel de la douane, actuellement en constante évolution.

#### 2.4.3 Références

Le volume 2 du Recueil de l'OMD sur la gestion des risques en matière douanière comprend plusieurs documents (par exemple Les indicateurs généraux des envois à haut risque, les indicateurs de risque et les manuels établis à partir des étapes logistiques du commerce international comme avant, pendant et après l'arrivée des marchandises), qui constituent des références utiles aux fins de la gestion (et de l'évaluation) des risques.

#### 2.5 Norme 5 - Sélection, établissement de profils et ciblage

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

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

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

##### 2.6.1. Nécessité d'informatiser

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

##### 2.6.2. Directives de la Convention de Kyoto révisée sur la TIC

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

##### 2.6.3. Utilisation des systèmes des opérateurs économiques

Les Directives relatives à la TIC recommandent en outre d'envisager le recours aux systèmes des opérateurs et d'en effectuer des audits pour s'assurer qu'ils satisfont aux



exigences de la douane. Dans le cadre de la chaîne logistique agréée, la possibilité pour la douane d'accéder en ligne aux systèmes commerciaux des parties intéressées, une fois résolues les éventuelles questions de nature juridique ou de confidentialité, lui offrira un meilleur accès à des renseignements authentiques et permettra d'utiliser des procédures simplifiées de large portée. Les systèmes communs de prise en charge du fret (CCS-Cargo Community Systems) constituent un autre exemple; dans les ports et aéroports, tous les intervenants dans la chaîne de transport ont créé un système électronique qui leur permet d'échanger toutes les données pertinentes concernant le fret et le transport. Pour autant que ces systèmes contiennent les renseignements dont la douane a besoin, celle-ci devra envisager d'y participer et d'en retirer les données qui lui sont nécessaires.

#### 2.6.4. Normes régissant les échanges électroniques de données

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

#### 2.6.5. Modèle de données de l'OMD

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

#### 2.6.6. Sécurité en matière de TIC

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

#### 2.6.7. Signatures numériques

Dans le contexte d'une stratégie de sûreté de la chaîne logistique, l'un des éléments essentiels de la sécurité informatique porte sur les signatures numériques. Les signatures numériques, ou infrastructures à clef publique, peuvent jouer un rôle important pour sécuriser l'échange électronique de données. La chaîne de contrôle douanier intégré comporte la possibilité, pour un opérateur, de communiquer préalablement ses déclarations à la fois à l'administration des douanes du lieu d'exportation et à celle du lieu d'importation. Il serait donc avantageux que les opérateurs économiques bénéficient également de la reconnaissance mutuelle des certifications numériques. Cela permettrait à



l'opérateur économique de signer tous les messages électroniques à destination des administrations des douanes qui ont accepté de reconnaître cette certification. Cette reconnaissance transfrontalière de certifications numériques peut contribuer à accroître la sûreté, tout en facilitant et en simplifiant sensiblement les échanges pour l'opérateur. A cet effet, les administrations des douanes sont encouragées à appliquer la Recommandation de l'OMD concernant la transmission et l'authentification par voie électronique des renseignements douaniers et autres renseignements exigés à des fins réglementaires.

#### 2.6.8. Renforcement des capacités

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

#### 2.6.9. Protection et caractère confidentiel des données

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

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

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

### 2.7 Norme 7 – Ciblage et communication

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

#### 2.7.1. Recueil de l'OMD sur la gestion des risques en matière douanière

Le volume 2 du Recueil de l'OMD sur la gestion des risques en matière douanière contient des dispositions pour l'évaluation des risques, y compris des ensembles normalisés de critères de ciblage.

#### 2.7.2. Considérations d'ordre légal

Les administrations des douanes peuvent mener conjointement des activités de ciblage et de contrôle par examen analytique pour assurer plus efficacement la sûreté des envois et lutter contre la criminalité transfrontalière organisée. Les règles et modalités de ces



activités conjointes sont généralement fixées de concert par les administrations des douanes. Les outils de l'OMD, tels que la Convention de Johannesburg et le Modèle d'accord bilatéral, contiennent des dispositions à l'appui d'une coopération internationale ou bilatérale de cette nature.

## **2.8 Norme 8 – Mesures de performance**

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

### **2.8.1. Recueil des données**

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

## **2.9 Norme 9 – Evaluation de la sûreté**

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

### **2.10 Norme 10 – Ethique du personnel**

**L'administration douanière et les autres autorités compétentes devraient mettre en place des programmes visant à prévenir les manquements aux règles d'éthique commis par le personnel, à identifier les violations en la matière et à les réprimer, dans la mesure du possible.**

#### **2.10.1. Déclaration d'Arusha révisée de l'OMD**

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

#### **2.10.2. Formation**

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





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

## **2.11 Norme 11 – Inspection au départ aux fins de la sûreté**

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

### 2.11.1. Inspection à la demande

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

### 2.11.2. Considérations d'ordre légal

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

## **3. Intégrité des scellements visant à sécuriser les conteneurs**

### **3.1. Importance de la définition des relations en matière de sûreté**

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

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





### **3.2. Responsabilités tout au long de la chaîne de garde**

#### **A. Responsabilités intersectorielles**

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

Chaque partie qui détient des données devant être communiquées au gouvernement à des fins douanières et à des fins de contrôle de la sûreté a des responsabilités. Celles-ci incluent :

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

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

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

Il se peut que des scellements de sûreté soient changés sur un conteneur pour des raisons légitimes. Parmi les exemples que l'on peut citer figurent des inspections par l'administration douanière d'exportation afin de vérifier la conformité avec la réglementation sur les exportations, par un transporteur afin de s'assurer que la cargaison est bien bloquée et attachée, par une administration douanière d'importation afin de



vérifier les déclarations de chargement ou par les autorités de police concernées par d'autres questions réglementaires ou criminelles.

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

## **B. Site d'empotage**

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

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

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

## **C. Terminal intermédiaire**

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

## **D. Terminal de chargement maritime**

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



Le transporteur ou le terminal maritime en tant qu'agent du transporteur inspecte l'état du scellement, et en prend note en conséquence; ceci peut être fait à l'entrée dans le terminal maritime ou ultérieurement mais, en tout état de cause, avant que le conteneur ne soit chargé sur le navire. Les organismes publics du pays d'exportation examinent les documents d'exportation, effectuent le contrôle à l'exportation et délivrent les certificats de sécurité nécessaires.

Les administrations douanières qui exigent des renseignements préalables reçoivent ces renseignements, les examinent, et autorisent le chargement du conteneur (explicitement ou tacitement) ou émettent des messages de non-autorisation de chargement pour les conteneurs qui ne peuvent être chargés qu'à l'issue d'un contrôle par examen analytique complémentaire, y compris d'une éventuelle inspection.

Pour les pays qui ont des exigences en matière de contrôle par examen analytique et de déclaration à l'exportation, le transporteur doit exiger que les documents **fournis** par

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

#### **E. Terminal de transbordement**

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

#### **F. Terminal de déchargement maritime**

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

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

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



consigne ses constatations par écrit et se voit remettre les documents par l'opérateur du terminal.

### **G. Terminal intermédiaire**

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

### **H. Site de déchargement**

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

\*  
\*            \*



## IV. Pilier 2 - Douane-entreprises

### 1. Introduction

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

Le texte ci-après tiré des « Directives de haut niveau aux fins des accords de coopération conclus entre les Membres de l'OMD et le secteur privé pour renforcer la sûreté de la chaîne logistique et faciliter la circulation des échanges internationaux » récapitule les relations qui doivent nécessairement s'instaurer entre la douane et les entreprises pour renforcer davantage encore la protection des échanges internationaux :

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

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

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

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



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

Les OEA qui remplissent les critères énoncés à l'Annexe IV devraient aussi bénéficier, en plus des avantages liés à la sécurité, des mesures de simplification douanière.

De nombreuses entreprises qui opèrent le long des maillons de la chaîne logistique internationale sont déjà tenues de respecter les normes de sûreté existant à l'échelon international ou disposent déjà de programmes internes de sûreté qui répondent aux préoccupations des administrations douanières. Les systèmes prévus dans le Pilier Douane-entreprises du Cadre SAFE doivent reposer sur l'attribution d'un label de qualité aux opérations douanières courantes qui utilisent la technologie de l'information pour faciliter les procédures généralement liées au commerce transfrontalier et qui offrent des avantages particuliers aux importateurs, exportateurs, agents en douane, transitaires, transporteurs et autres prestataires de services qui remplissent les conditions requises pour en bénéficier.

En s'inspirant de nombreux programmes novateurs relatifs aux Opérateurs économiques agréés, les administrations douanières et les entreprises commerciales internationales qui adhèrent au Cadre SAFE concourent à la normalisation du Pilier 2<sup>9</sup>.

Dans le cadre des mesures de continuité et de reprise du commerce, les gouvernements devraient travailler en coopération avec le secteur privé, y compris les opérateurs économiques agréés, à la conception de dispositifs, plans et procédures visant à optimiser la continuité et la reprise des activités en cas de perturbation de la chaîne logistique internationale<sup>10</sup>.

Malgré leurs traits communs, il convient de clairement distinguer le programme d'OEA du Cadre de normes SAFE, les programmes de conformité (proches du concept de « personne » agréée de la Norme transitoire 3.32 de la Convention de Kyoto révisée (CKR)) et « l'opérateur agréé » figurant à l'Article 7.7 de l'AFE de l'OMC

Le programme d'OEA du Cadre SAFE est particulièrement exhaustif et global en regard d'autres programmes/régimes similaires et sa mise en œuvre garantit, notamment, le respect des obligations énoncées à l'Article 7.7 de l'AFE de l'OMC et dans la Norme transitoire 3.32 de la CKR.

## **2. Normes et spécifications techniques aux fins de leur mise en œuvre**

Les Membres de l'OMD et le secteur privé considèrent qu'il importe non seulement de sécuriser la chaîne logistique, mais également de faciliter la circulation des marchandises aux frontières. Ils sont également conscients que toute amélioration de l'un des termes de

---

<sup>9</sup> Les spécifications techniques des normes du Cadre SAFE du Pilier 2 figurent au paragraphe 2 de la section IV du présent instrument.

<sup>10</sup> Les détails du plan de continuité et de reprise du commerce figurent dans la section VI du présent instrument.



cette équation rejaillira sur l'autre. À cet égard, l'attention est appelée sur le « Cadre SAFE permettant de conclure des accords de coopération propres à chaque secteur en vue de renforcer la sécurité de la chaîne logistique et de faciliter les échanges » qui pourrait servir d'ébauche utile à un tel système lors de la phase initiale de mise en œuvre du Cadre SAFE. La clé du succès des partenariats douane-entreprises repose sur plusieurs facteurs essentiels, assortis d'un respect mutuel des rôles et responsabilités de chaque partie. Les thèmes principaux ci-après, qui ne sont en aucune manière exhaustifs, devraient inspirer les efforts déployés conjointement par la douane et par les entreprises : partenariat, sécurité, agrément, technologie, communication et facilitation.

## **2.1 Norme 1 – Partenariat**

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

Le programme de partenariat douane-*entreprises* devrait permettre que les plans de sûreté reposant sur le modèle commercial de l'OEA soient souples et personnalisés.

L'administration des douanes et l'OEA devraient déterminer conjointement, et consigner par écrit, les mesures de sûreté adéquates qui seront mises en œuvre et tenues à jour par l'OEA.

Le document de partenariat douane-entreprise élaboré conjointement devrait comporter des processus écrits et vérifiables visant à s'assurer, dans la mesure du possible et conformément au *modèle* commercial de l'OEA, que les partenaires commerciaux dudit opérateur, y compris les fabricants, les fournisseurs de produits et les vendeurs, s'engagent à respecter les normes de sûreté fixées dans le Cadre SAFE.

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

## **2.2 Norme 2 - Sûreté**

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

### **2.3 Norme 3 – Agrément**

**L'administration douanière, avec l'aide de représentants des milieux commerciaux, met en place des processus de validation ou des procédures d'agrément de la qualité qui inciteront les entreprises à devenir des opérateurs économiques agréés. Ces procédures devraient, notamment, définir des avantages tangibles aux termes de l'Annexe IV, qui feront voir aux entreprises les avantages qu'elles tireront d'investissements dans des pratiques et des systèmes satisfaisants en matière de sécurité, en raison au moins de la diminution du nombre de contrôles**





**documentaires et d'inspections physiques qu'elles subissent, ainsi que la mainlevée et le dédouanement accélérés de leurs marchandises.**

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

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

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

Les administrations des douanes devraient œuvrer en faveur de la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA, au sein des différents programmes et entre eux, afin d'accentuer les avantages offerts à leurs OEA respectifs.

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

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

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

#### **2.4 Norme 4 - Technologie**

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

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

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



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

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

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

A cet égard, la Recommandation du Conseil de l'OMD concernant les formalités douanières relatives à l'admission temporaire des dispositifs de sûreté des conteneurs, reproduite dans le Dossier SAFE, constitue un point de départ pour faciliter l'admission temporaire de ces dispositifs.

## **2.5 Norme 5 - Communication**

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

La douane devrait établir, en consultation avec l'OEA ou ses agents, des procédures à suivre en cas de demande d'information ou de soupçon d'infraction douanière, en fournissant notamment à l'OEA ou à ses agents les coordonnées permettant de contacter les fonctionnaires des douanes compétents en cas d'urgence.

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

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

## **2.6 Norme 6 - Facilitation**

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



L'administration des douanes devrait élaborer ou modifier les dispositions, et mettre en œuvre des procédures, qui regroupent et rationalisent la transmission des informations exigées aux fins du dédouanement tant pour faciliter le commerce que pour identifier le fret à haut risque afin de pouvoir prendre les mesures adéquates.<sup>11</sup>

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

\*  
\*                      \*

---

<sup>11</sup> La Convention de Kyoto révisée offre un modèle global permettant de réaliser cette tâche.



## V. Pilier 3 - Douane-autres organes gouvernementaux et intergouvernementaux

### 1. Introduction

Depuis l'élaboration du Cadre de normes SAFE, en 2005, la coopération entre la douane et les autres organes gouvernementaux et intergouvernementaux associés aux échanges internationaux et à la sûreté de la chaîne logistique revêt davantage d'importance. L'OMD en a pris acte et a mis en place divers outils et instruments de premier plan, au rang desquels figurent les Recueils sur la gestion coordonnée des frontières et sur le guichet unique qui influencent et guident la coopération entre la douane, les autres organes gouvernementaux et les organes intergouvernementaux.

L'objectif premier de cette coopération est de veiller à ce que les gouvernements réagissent avec efficacité aux défis que posent la sûreté de la chaîne logistique, en évitant les chevauchements dans les exigences et les contrôles, en rationalisant les procédures et, à terme, en œuvrant à l'établissement de normes internationales qui sécurisent les mouvements de marchandises dans un but de facilitation des échanges.

La sûreté de la chaîne logistique fait l'objet d'une coopération entre la douane et de nombreux services gouvernementaux dont, notamment, les autorités chargées de la sûreté des transports et des affaires intérieures (la police, p.ex.), les services opérant aux frontières (agriculture, entre autres) et les agences émettant des licences (biens à double usage, p.ex.).

Cette coopération revêt des formes diverses et variées : les services peuvent partager des locaux ou mettre en commun leur matériel et leurs bases de données. Ils peuvent également procéder à des échanges d'informations, mener des opérations conjointes de ciblage/d'évaluation des risques, de validation de programmes et effectuer, ensemble, les inspections. Elle peut inclure l'alignement des programmes sécuritaires et des mesures de contrôle des différents services.

À l'échelon national, la coopération entre ces diverses agences est indispensable. Eu égard à la nature de la chaîne logistique mondiale, une coopération efficace doit être promue au niveau bilatéral et multilatéral entre et parmi les organisations représentant différents secteurs et les instances réglementaires, afin d'encourager et de garantir une harmonisation internationale, et de réduire la charge imposée aux opérateurs commerciaux et aux gouvernements.

Pour faciliter la mise en œuvre ce Pilier, les Membres sont invités à se référer aux outils et instruments de l'OMD dont, notamment, la Convention de Kyoto révisée, ainsi que les Recueils sur la gestion coordonnée des frontières, le guichet unique, les OEA et la gestion des risques.



## 2. Normes et spécifications techniques aux fins de leur mise en œuvre

### Coopération au sein du Gouvernement

#### 2.1. Norme 1 - Coopération mutuelle

**Les gouvernements devraient encourager la coopération mutuelle entre leur Administration des douanes et les autres organes gouvernementaux compétents.**

2.1.1. Il convient d'encourager la coopération mutuelle entre la douane et les autres organes gouvernementaux compétents chargés de réglementer l'acheminement du fret par divers modes de transport, y compris le transport intermodal.

#### 2.1.2. Coopération entre la douane et les autorités de l'aviation

La douane devrait instaurer une coopération mutuelle avec les autorités de l'aviation, dans le cadre de leurs programmes respectifs de certification en matière de sûreté, par exemple le Programme d'Opérateur économique agréé (OEA) et le Programme d'agent habilité/expéditeur connu (AH/EC), en tenant compte de la situation de chaque Membre. La douane devrait encourager les autorités chargées de la sûreté aérienne à reconnaître que l'analyse des risques en matière douanière au niveau des envois joue un rôle dans la sûreté du fret aérien. Cette analyse des risques en matière douanière peut occasionnellement entraîner un contrôle par examen analytique supplémentaire des envois, en dehors des règles habituelles de la sûreté aérienne.

#### 2.1.3. Coopération entre la douane et les autorités chargées de la sûreté maritime et portuaire

La douane devrait instaurer une coopération mutuelle avec les autorités chargées de la sûreté maritime (y compris des voies navigables fluviales et lacustres) et portuaire. Cette coopération peut couvrir l'alignement des programmes d'OEA et du *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) dans des domaines*, par exemple la procédure initiale d'évaluation de la sûreté, l'échange de renseignements disponibles et appropriés et, dans la mesure du possible, l'alignement des activités de suivi et de contrôle du respect de la loi.

#### 2.1.4. Coopération entre la douane et les autorités compétentes en matière de transport terrestre

La douane devrait instaurer une coopération mutuelle avec les autorités compétentes en matière de transport terrestre pour ce qui concerne ce mode de transport (y compris le transport ferroviaire). La coopération peut porter sur des activités telles que la procédure initiale d'évaluation de la sûreté, l'échange de renseignements disponibles et pertinents et, dans la mesure du possible, l'alignement des activités de suivi et de contrôle du respect de la loi.



#### 2.1.5. Coopération entre la douane et les opérateurs postaux

La douane devrait instaurer une coopération mutuelle avec les opérateurs postaux chargés d'assurer la sûreté du trafic postal. La coopération peut couvrir des activités telles que la procédure initiale d'évaluation de la sûreté, l'échange de renseignements disponibles et appropriés et, dans la mesure du possible, l'alignement des activités de suivi et de contrôle du respect de la loi.

L'échange de renseignements électroniques préalables entre la douane et les opérateurs postaux devrait en particulier être examiné aux fins de la sûreté de la chaîne logistique, tout en facilitant les procédures douanières applicables aux envois postaux.

Les directives applicables en matière de sécurité des opérations postales figurent dans les Normes de sécurité S58 et S59 de l'Union Postale Universelle. Les normes de sécurité de l'UPU sont compatibles avec le Cadre de normes SAFE.

#### 2.1.6. Coopération entre la douane et les agences chargées du contrôle des passagers.

Reconnaissant le lien potentiel existant entre les voyageurs et le fret commercial ou les flux commerciaux, la coopération mutuelle devrait également concerner des entités chargées de réglementer et contrôler le mouvement des personnes lors de leur passage aux frontières.

### **2.2. Norme 2 - Procédures/arrangements en matière de coopération**

**Les gouvernements devraient concevoir et tenir à jour des procédures et des arrangements en matière de coopération entre leurs organes impliqués dans le commerce international et la sûreté.**

2.2.1. Des mécanismes de coordination interinstitutionnelle devraient être instaurés afin de renforcer l'efficacité des mesures de sûreté de la chaîne logistique et de leur fonctionnement. Ces mécanismes devraient permettre d'aligner les fonctions et les responsabilités des différents organes concernés, afin d'assurer l'efficacité des opérations, la qualité optimale des données et une gestion des risques plus effective, et d'éviter la redondance des efforts consentis par le gouvernement pour sécuriser et faciliter les échanges.

### **2.3 Norme 3 - Harmonisation des programmes sécuritaires**

**Les gouvernements devraient, le cas échéant, harmoniser les exigences des divers programmes/systèmes sécuritaires mis en œuvre pour améliorer la sûreté de la chaîne logistique internationale.**

2.3.1. La douane devrait instaurer une coopération mutuelle avec les autres organes gouvernementaux dans le cadre de leurs programmes sécuritaires respectifs. Dans le cadre de ce processus, les gouvernements devraient veiller à ce que la douane et les autres organes procèdent ensemble à l'alignement des procédures d'évaluation et de validation des opérateurs sûrs (par ex. OEA, AH/EC, Code ISPS, programmes de conformité interne (PCI)).

2.3.2. En termes de sûreté du fret aérien, les autorités devraient s'efforcer d'harmoniser leurs programmes de sûreté respectifs, à savoir, le programme d'OEA et le programme



d'agent habilité/expéditeur connu. La coopération peut porter sur le dépôt de la demande et son évaluation initiale, l'échange de renseignements disponibles et appropriés sur le demandeur, l'alignement des mesures de respect de la loi et de suivi suite à l'octroi du statut/de l'autorisation (y compris le partage d'informations sur le retrait ou la révocation du statut).

#### **2.4. Norme 4 - Harmonisation des mesures nationales de contrôle**

**Les gouvernements devraient harmoniser les mesures nationales de contrôle de la sûreté de la chaîne logistique appliquées par les organes gouvernementaux, notamment les mesures de gestion et d'atténuation du risque, afin d'éviter qu'elles n'aient un effet négatif sur les échanges licites et les mouvements internationaux.**

2.4.1. La douane devrait collaborer avec toutes les instances partenaires pour harmoniser, dans la mesure du possible, les procédures, mesures ou politiques de contrôle, et assurer ainsi la sûreté et la compétitivité économique. Cette collaboration peut se traduire par des inspections communes (matérielles et/ou documentaires), un échange de renseignements, une gestion coordonnée du risque et la reconnaissance mutuelle des contrôles.

2.4.2. La douane devrait conclure des accords ou des arrangements avec les administrations dotées de pouvoirs de réglementation de certaines marchandises (par exemple, les armes ou les matières dangereuses) qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité et la sûreté publiques. La coopération en matière de sûreté, d'inspection et de dédouanement de ces marchandises devrait être conforme aux principes de la Norme 4 figurant ci-dessus.

#### **2.5. Norme 5 - Elaboration de mesures de continuité et de reprise**

**La douane devrait travailler avec les autres organes gouvernementaux et le secteur privé à identifier leurs rôles et responsabilités respectifs à l'égard des mesures de continuité et de reprise des échanges de manière à ce que ces derniers ne soient pas interrompus en cas de perturbation.**

2.5.1. S'agissant des mesures de continuité et de reprise, et pour garantir la poursuite des échanges en cas de perturbation, il importe de concevoir à l'avance, et d'actualiser le cas échéant, des plans et des mécanismes reposant sur les rôles et les responsabilités de chacun.

#### **Coopération entre et au sein des gouvernements**

#### **2.6. Norme 6 – Harmonisation des exigences en termes de communication des données**

**La douane devrait instaurer des arrangements de coopération avec les autres administrations qui ont besoin de données pour le dédouanement des marchandises et ce, afin de faciliter la soumission, le transfert et la réutilisation fluides des données commerciales internationales, dans la lignée du concept de guichet unique.**

2.6.1. La douane et les autres administrations devraient s'efforcer de mettre en place un système permettant aux entreprises de soumettre par voie électronique en une seule fois et à une autorité unique désignée à cet effet, de préférence la



douane, les renseignements exigés. Ainsi, la douane devrait donc chercher à intégrer plus étroitement les processus commerciaux et les flux d'informations dans la chaîne logistique mondiale, par exemple en utilisant des documents commerciaux comme la facture et le bon de commande en tant que déclarations d'exportation et d'importation.

2.6.2 Les gouvernements devraient se conformer aux normes internationales pour la mise en place, la promotion et l'adoption d'un environnement de guichet unique, comme par exemple les Recommandations du CEFAC/ONU sur la mise en place d'un guichet unique commercial international et sur le Modèle de données de l'OMD

### **2.7 Norme 7 - Coopération mutuelle**

**Les gouvernements devraient encourager la coopération mutuelle entre les administrations douanières et les autres organes gouvernementaux compétents qui interviennent dans la sûreté de la chaîne logistique de part et d'autre des frontières ou dans le cadre d'une Union douanière.**

2.7.1. Cette coopération peut porter sur l'échange de renseignements, la formation, l'assistance technique, le renforcement des capacités, l'alignement des heures d'ouverture des bureaux et le partage du matériel.

### **2.8. Norme 8 - Elaboration d'arrangements ou de protocoles de coopération**

**Les gouvernements devraient établir des arrangements ou des protocoles de coopération entre les organes qui travaillent côte à côte à une frontière commune ou au sein d'une Union douanière.**

2.8.1. Une telle collaboration peut requérir la signature de protocoles d'accord, d'accords d'assistance mutuelle en matière douanière (ACAM) ou d'autres arrangements permettant la coordination des fonctions de gestion des frontières.

### **2.9. Norme 9 - Harmonisation des programmes de sûreté**

**Les gouvernements devraient, le cas échéant, harmoniser les exigences des divers programmes de sûreté mis en œuvre pour renforcer la sûreté de la chaîne logistique internationale.**

2.9.1. Les organes intervenant dans la sûreté de la chaîne logistique devraient coopérer en vue d'améliorer leurs programmes sécuritaires, le cas échéant. Cette collaboration peut consister à aligner les exigences, à améliorer les avantages offerts aux bénéficiaires de ces programmes et à minimiser les doubles emplois inutiles.

### **2.10. Norme 10 - Harmonisation des mesures de contrôle transfrontalier**

**Les gouvernements devraient travailler à l'harmonisation des mesures de contrôle transfrontalier.**

2.10.1. La coopération peut se traduire par la reconnaissance mutuelle des contrôles et des programmes de respect de la loi, le partage des ressources et des techniques, ainsi que l'acceptation du dédouanement des marchandises par l'autre partie.





## **Coopération multinationale**

### **2.11 Norme 11 - Mise en œuvre d'une coopération mutuelle**

**Les gouvernements devraient encourager la coopération mutuelle parmi et entre les organisations internationales qui participent à la sûreté de la chaîne logistique.**

2.11.1. Les gouvernements travaillant par le biais de l'OMD devraient collaborer avec tous leurs partenaires internationaux impliqués dans les échanges internationaux et la sûreté de la chaîne logistique en vue d'élaborer, de tenir à jour et de renforcer les normes internationales harmonisées.

### **2.12 Norme 12 - Elaboration d'arrangements ou de protocoles de coopération**

**Au nom de ses Membres, l'OMD devrait élaborer et tenir à jour des mécanismes de coopération avec les organisations gouvernementales internationales (OACI, OMI et UPU par exemple) qui interviennent dans la sûreté de la chaîne logistique.**

2.12.1. Ce mécanisme de coopération aura pour objet de compléter les efforts déployés par les Membres en réponse à des questions telles que la coopération nationale et multinationale, la coordination et l'adoption/l'harmonisation des normes internationales.

\*  
\*                      \*



## VI. Continuité et reprise des activités

Les gouvernements devraient travailler avec leurs services et avec le secteur privé, ainsi qu'avec les autres gouvernements, à la conception de mécanismes, de plans et de processus visant à optimiser la continuité et la reprise des activités en cas de perturbation au sein de la chaîne logistique internationale ou de perturbation de la chaîne elle-même.

Afin d'assurer la poursuite des activités en cas d'incident perturbateur, différents services auront des responsabilités et des rôles différents. Il importe que les administrations des douanes travaillent avec les autres services publics et avec le secteur privé à l'identification de leurs rôles et responsabilités respectifs. Des mécanismes et des plans devraient être conçus compte tenu de ces responsabilités, et actualisés si nécessaire.

Les administrations des douanes travailleront en coopération les unes avec les autres, ainsi qu'avec les Opérateurs économiques agréés et les autres entreprises à la conception de mécanismes de partage d'informations qui appuieront les priorités des entreprises et des gouvernements en matière de circulation et de traitement du fret en cas de perturbation au sein de la chaîne logistique internationale ou de perturbation de la chaîne elle-même. La coopération entre toutes les parties intéressées permettra une reprise rapide des activités, de manière globale et coordonnée.

Les directives de l'OMD sur la reprise du commerce figurant dans le Dossier SAFE contiennent des orientations prévoyant la coordination au sein des administrations des douanes avec les parties prenantes compétentes des secteurs public et privé en matière de reprise des activités. D'autres orientations techniques figurent à ce sujet dans la partie L des obligations à remplir par les OEA intitulée Gestion des crises et reprise des activités suite à un incident.

\*  
\*                      \*



## VII. Reconnaissance mutuelle

### 1. Introduction

La Résolution relative au Cadre SAFE invite les Membres de l'OMD et les Unions douanières ou économiques qui ont affirmé à l'OMD leur intention de mettre le Cadre SAFE en œuvre, à le faire dans les meilleurs délais, conformément à leur capacité de Membres de l'OMD ou d'Unions douanières ou économiques. Elle invite, en outre, les administrations des douanes à travailler de concert à la conception de mécanismes prévoyant la reconnaissance mutuelle de la validation et de l'agrément des opérateurs économiques agréés, des résultats des contrôles douaniers ainsi que des bénéfices connexes en termes de facilitation du commerce, et d'autres mécanismes éventuellement nécessaires pour supprimer ou réduire les redondances ou les doubles emplois en matière de validation et d'agrément.

La reconnaissance mutuelle est un principe large dans le cadre duquel une mesure où une décision prise ou un agrément accordé de manière appropriée par une administration des douanes, est reconnu et accepté par une autre administration des douanes. L'approche normalisée relative à l'agrément des opérateurs économiques agréés offre une plate-forme stable pour concevoir à long terme des systèmes internationaux de reconnaissance mutuelle du statut d'OEA à l'échelon bilatéral, sous-régional et - à l'avenir - mondial.

Pour qu'un système de reconnaissance mutuelle fonctionne, il est essentiel :

- que les programmes d'OEA soient compatibles et conformes aux normes et principes énoncés dans le Cadre SAFE;
- qu'un jeu de normes communes ait été accepté, comprenant des dispositions suffisamment solides quant aux mesures à prendre, tant pour la douane que pour les opérateurs économiques agréés;
- que les normes soient appliquées de manière uniforme afin qu'une administration des douanes ait confiance dans l'agrément accordé par une autre;
- si le processus de validation est confié à une autorité désignée par une administration des douanes habilitée, qu'un mécanisme et des normes soient retenus pour cette autorité;
- que la législation permette la mise en œuvre d'un système de reconnaissance mutuelle.

Dans le contexte du Cadre SAFE, la reconnaissance mutuelle porte sur trois domaines distincts :

- **Pilier 2, Norme 3 - Agrément** : La douane devrait convenir de la reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés.



- **Pilier 1, Norme 6** - Renseignements fournis à l'avance par voie électronique : Les opérateurs économiques devraient également bénéficier de la reconnaissance mutuelle des certificats numériques, qui leur permettra de fournir l'ensemble des messages électroniques aux administrations des douanes qui sont convenues de reconnaître ce certificat.
- **Pilier 1, Norme 7** - Ciblage et communication : La douane devrait prévoir des programmes conjoints de ciblage et de **contrôle par examen analytique**, l'utilisation de jeux normalisés de critères de ciblage, et des mécanismes compatibles de communication et/ou d'échange d'informations; ces éléments faciliteront la future conception d'un système de reconnaissance mutuelle des contrôles.

La reconnaissance mutuelle peut également permettre d'éviter les doubles emplois en matière de contrôles de sûreté et contribuer, dans une large mesure, à la facilitation et au contrôle des marchandises circulant dans la chaîne logistique internationale. Cette partie du document sur les opérateurs économiques agréés examine les possibilités qui s'offrent pour instaurer une reconnaissance mutuelle. Toutefois, il est entendu que les décisions relatives à la reconnaissance mutuelle seront prises par chaque administration des douanes et/ou Union douanière.

## 2. Reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés

Des orientations sont fournies aux administrations pour mettre en œuvre le concept de la reconnaissance mutuelle dans les Directives aux fins de l'élaboration d'un accord/arrangement de reconnaissance mutuelle (ARM). Un modèle de demande et de procédure d'agrément est également fourni dans l'Aperçu du processus applicable aux entreprises (Annexe IV). Ces dispositions offrent d'excellentes bases pour concevoir un système international de reconnaissance mutuelle. Il convient de reconnaître qu'il faudra un certain temps pour concevoir un système mondial de reconnaissance mutuelle du statut d'OEA. A cet effet, il convient de noter que, comme les Membres de l'OMD et le Secrétariat ont suggéré que le Cadre SAFE soit mis en œuvre de façon progressive, les attentes relatives à la reconnaissance mutuelle future des systèmes de contrôle douanier dans le cadre des programmes de partenariat seront, elles aussi, satisfaites progressivement. Des initiatives bilatérales, sous-régionales ou régionales sont actuellement élaborées en tant qu'étapes utiles vers un tel système mondial.

## 3. Reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers

Ce domaine constitue un enjeu pour les administrations des douanes. L'assistance mutuelle administrative et l'échange d'informations concernant les infractions douanières existent depuis longtemps, mais les conditions fixées par le Cadre SAFE afin d'échanger plus régulièrement des informations et les résultats des contrôles sont relativement nouvelles.

Dans le Cadre SAFE, les éléments qui peuvent contribuer à un système de reconnaissance mutuelle des contrôles couvrent des activités douanières très diverses, tel que le Recueil de l'OMD sur la gestion du risque douanier. En outre, la Convention de Johannesburg et le Modèle d'accord bilatéral contiennent des dispositions qui peuvent appuyer les activités conjointes de contrôle par examen analytique.



#### 4. Rôle de l'OMD

La Résolution relative au Cadre SAFE reconnaît la valeur que présentent des réunions d'évaluation périodiques. Ces réunions constitueraient une plate-forme pour faire progresser la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA, des résultats des contrôles et des certificats numériques. La Commission de politique générale encourage les Membres à participer activement à ces réunions et à fournir des rapports sur les projets pilotes et les progrès réalisés aux fins de la reconnaissance mutuelle. Il pourrait s'avérer souhaitable que l'OMD participe à certains projets pilotes sélectionnés. Ces projets pourraient faciliter le processus de formation et l'identification des problèmes pratiques à des fins d'analyse et de discussion.

\*  
\*                      \*

## **ANNEXE I**

### **DEFINITIONS**

#### **CONTROLE PAR EXAMEN ANALYTIQUE**

Le fait d'évaluer les informations et le renseignement concernant les marchandises et les moyens de transport par un processus d'évaluation des risques (manuel, automatisé ou autre).

#### **CONTENEUR**

Aux fins du présent document, le terme « conteneur » couvre les conteneurs maritimes, les conteneurs aériens ainsi que tout autre contenant mobile dans lequel le fret peut être transporté (au moyen d'un train, camion, aéronef ou navire ou de tout autre moyen de transport).

**ENVOI OU MOYEN DE TRANSPORT** : comprend les conteneurs commerciaux maritimes les conteneurs aériens, les camions remorques ou les véhicules de chemin de fer.

#### **EXAMEN PAR SCANNER**

Le fait d'obtenir des informations (pouvant comporter des images ou des signatures de rayonnement) concernant les marchandises et les moyens de transport par l'utilisation d'un équipement de détection non intrusive.

#### **FRET A HAUT RISQUE**

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

#### **GESTION DES RISQUES**

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

#### **OPERATEUR ECONOMIQUE AGREE**

Un OEA est une partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sûreté de la chaîne logistique. Les OEA peuvent être 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.

**ANNEXE II:**

**Éléments de données**

| <b>No</b> | <b>ID OMD</b> | <b>Nom</b>                     | <b>Description</b>   | <b>Décl. de marchandises</b> | <b>Décl. de chargement</b> | <b>Plan d'arrimage du navire</b> | <b>Message sur le statut du conteneur</b> |
|-----------|---------------|--------------------------------|--|------------------------------|----------------------------|----------------------------------|---|
| 1a        | R032          | Exportateur, codé              | Permet d'identifier le nom et l'adresse de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration. | x                            |                            |                                  |   |
| 1b        | R031          | Exportateur - nom              | Nom [et adresse] de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.                        | x                            |                            |                                  |   |
| 2a        | 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.   | x                            |                            |                                  |   |
| 2b        | R020          | Expéditeur - nom               | Nom [et adresse] de la partie qui expédie les marchandises comme stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport  | x                            |                            |                                  |   |
| 3a        | R012          | Identification du transporteur | Permet d'identifier une partie qui assure le transport de marchandises entre deux points désignés.   | x                            | x                          | x                                |   |
| 3b        | R011          | Transporteur - nom             | Nom [et adresse] de la partie qui assure le transport de marchandises entre deux   | x                            | x                          | x                                |   |

| No | ID OMD | Nom                               | Description  | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|----|--------|-----------------------------------|--|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|    |        |                                   | points désignés.   |                       |                     |                           |                                    |
| 4a | 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.      | x                     |                     |                           |                                    |
| 4b | R037   | Importateur - nom                 | Nom [et adresse] de la partie qui établit - ou au nom de laquelle un agent en douane ou une autre personne agréée établit - une déclaration d'importation. Il peut s'agir de la personne qui est en possession des marchandises ou à laquelle les marchandises sont adressées. | x                     |                     |                           |                                    |
| 5a | R015   | Destinataire, codé                | Identifiant de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 5b | R014   | Destinataire, nom                 | Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 6a | R046   | Partie à notifier, codé           | Identification d'une partie à notifier.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 6b | R045   | Partie à notifier, si pas de code | Nom [et adresse] de la partie à notifier.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 7  | R027   | Destination de livraison          | Nom et adresse auxquels les marchandises doivent être livrées. Adresse, région et/ou pays, selon les exigences de la législation nationale ou les dispositions en vigueur à l'échelon  | x                     |                     |                           |                                    |



| No  | ID OMD | Nom  | Description  | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|-----|--------|--|--|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|     |        |  | national.  |                       |                     |                           |                                    |
| 8   | 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. | x                     | x                   |                           |                                    |
| 9a  | R004   | Agent, codé  | Identification d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 9b  | R003   | Agent - nom  | Nom et adresse d'une partie habilitée à agir pour le compte d'une autre partie.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 10a | 145*   | Classement des marchandises  | Classement à caractère non commercial d'une marchandise par un organisme de normalisation.   | x                     |                     | x                         |                                    |
| 10b | 137    | Description des marchandises   | Description en termes simples de la nature d'une marchandise, suffisante pour l'identifier à des fins douanières, de transport, ou statistiques.       | x                     |                     |                           |                                    |
| 11  | 145*   | Classement des marchandises - Numéro UNDG (Code marchandises dangereuses), le cas échéant. | Classement à caractère non commercial d'une marchandise par un organisme de normalisation.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 12a | 141    | Identification du type d'emballage, codé   | Code spécifiant le type d'emballage d'une marchandise.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 12b | 144    | Nombre de colis  | Nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit   | x                     |                     |                           |                                    |

| No  | ID OMD      | Nom  | Description   | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|-----|-------------|--|---|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|     |             |  | impossible de les diviser sans défaire l'emballage.   |                       |                     |                           |                                    |
| 13  | 131         | Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure) | Poids (masse) de toutes les marchandises figurant sur la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur. | x                     |                     |                           |                                    |
| 14a | 159         | Numéro d'identification du matériel                          | Marques (lettres et/ou numéros) identifiant le matériel, par exemple le conteneur ou l'unité de chargement.                                     | x                     | x                   | x                         | x                                  |
| 14b | 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.                                   | x                     | x                   | x                         |                                    |
| 15  | 165         | Numéro du scellement   | Numéro d'identification d'un scellement apposé sur une unité du matériel de transport.  | x                     | x                   |                           |                                    |
| 16  | 109 and 135 | Montant total de la facture (y compris devise, codée)        | Somme de tous les montants facturés déclarés sur une seule déclaration.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 17  | 016         | Référence unique de l'envoi                                  | Numéro unique attribué aux marchandises, tant pour l'importation que pour l'exportation.  | x                     | x                   |                           |                                    |
| 18a | R010        | Acheteur, codé   | Identifiant d'une partie à laquelle les marchandises ou les services sont vendus.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 18b | R009        | Acheteur - nom   | Nom [et adresse] d'une partie à laquelle les marchandises ou les services sont vendus.  | x                     |                     |                           |                                    |

| No  | ID OMD | Nom                                 | Description   | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|-----|--------|-------------------------------------|---|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 19a | R051   | Vendeur, codé                       | Identifiant d'une partie qui vend des marchandises ou des services à un acheteur.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 19b | R050   | Vendeur - nom                       | Nom [et adresse] d'une partie qui vend des marchandises ou des services à un acheteur   | x                     |                     |                           |                                    |
| 20a | R042   | Fabricant                           | Nom [et adresse] de la partie qui fabrique les marchandises.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 20b | R043   | Fabricant - codé                    | Identifiant de la partie qui fabrique les marchandises.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 21a | R024   | Partie chargée de l'emportage       | Nom [et adresse] de la partie à l'emplacement matériel de laquelle les marchandises sont chargées à bord du matériel de transport.  | x                     |                     |                           |                                    |
| 21b | R025   | Partie chargée de l'emportage, codé | Identifiant de la partie à l'emplacement matériel de laquelle les marchandises sont chargées à bord du matériel de transport.   | x                     |                     |                           |                                    |
| 22a | R018   | Groupeur - nom                      | Nom [et adresse] du transitaire qui regroupe les petits envois individuels en un seul envoi plus important (dénommé envoi groupé) envoyé à un homologue qui effectue l'opération inverse du groupeur en divisant l'envoi groupé en ses composantes initiales. | x                     |                     |                           |                                    |
| 22b | R019   | Groupeur - codé                     | Identification du transitaire qui regroupe les petits envois individuels en un seul envoi plus important (dénommé envoi groupé) envoyé à un homologue qui effectue l'opération inverse du groupeur  | x                     |                     |                           |                                    |

| No  | ID OMD | Nom   | Description   | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|-----|--------|---|---|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|     |        |   | en divisant l'envoi groupé en ses composantes initiales.  |                       |                     |                           |                                    |
| 23  | 063    | Pays d'origine, codé  | Sert à identifier le pays dans lequel les marchandises ont été produites ou fabriquées, conformément aux critères fixés pour l'application du tarif douanier ou de restrictions quantitatives ou de toute mesure de nature commerciale. | x                     |                     |                           |                                    |
| 24a | 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 transport servant à les acheminer.                                   |                       | x                   | x                         |                                    |
| 24b | 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.  |                       | x                   | x                         |                                    |
| 25a | T005   | Identification du moyen de transport qui franchit la frontière du territoire douanier | Nom du moyen de transport utilisé pour franchir la frontière.   |                       | x                   | x                         | x                                  |
| 25b | T014   | Nationalité du moyen de transport qui franchit la frontière du                        | Nationalité du moyen de transport actif utilisé pour franchir la frontière, codée.  |                       | x                   |                           | x                                  |

| No | ID OMD | Nom  | Description  | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|----|--------|--|--|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|    |        | territoire douanier, codée   |  |                       |                     |                           |                                    |
| 26 | 149    | Numéro de référence du moyen de transport  | Sert à identifier le voyage d'un moyen de transport, par exemple numéro du voyage ou numéro du vol.  |                       | x                   | x                         |                                    |
| 27 | 098    | Mode de paiement des frais de transport, codé  | Code spécifiant le mode de paiement des frais de transport.  |                       | x                   |                           |                                    |
| 28 | G005   | Bureau de douane de sortie, codé   | Sert à identifier le bureau de douane par lequel les marchandises quittent ou devraient quitter le territoire douanier d'expédition.   |                       | x                   |                           |                                    |
| 29 | 085    | Premier bureau d'arrivée, codé   | Sert à identifier le premier lieu d'arrivée. Il peut s'agir d'un port (maritime), d'un aéroport (voie aérienne) ou d'un poste frontière (terrestre).                                   |                       | x                   |                           |                                    |
| 30 | 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. |                       | x                   |                           |                                    |
| 31 | 138    | Brève description du chargement  | Description simple du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux seulement.  |                       | x                   |                           |                                    |
| 32 | R044   | Exploitant du  | Sert à identifier la partie qui possède,   |                       |                     | x                         |                                    |

| No  | ID OMD | Nom                                 | Description   | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|-----|--------|-------------------------------------|---|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|     |        | conteneur, codé                     | exploite ou contrôle le matériel de transport, par exemple un conteneur.  |                       |                     |                           |                                    |
| 33  | L041   | Position d'arrimage, codée          | Emplacement du matériel à bord du moyen de transport.   |                       |                     | x                         |                                    |
| 34  | 337    | Type de classement des marchandises | Qualifiant décrivant le classement des marchandises, par exemple, Harmonized Tariff Schedule (HTS), Export Control Classification Code (ECCC), liste de codes des marchandises dangereuses de l'ONU (UNDG), Code international de la nomenclature zoologique (ICZN) |                       |                     | x                         |                                    |
| 35a | L012   | Lieu de déchargement                | Nom du port maritime, de l'aéroport, du terminal de fret, de la gare ferroviaire ou de tout autre lieu où les marchandises sont déchargées du moyen de transport ayant servi à les acheminer.   |                       |                     | x                         |                                    |
| 35b | L013   | Lieu de déchargement, codé          | Permet d'identifier le port maritime, l'aéroport, le terminal de fret, la gare ferroviaire ou tout autre lieu où les marchandises sont déchargées du moyen de transport ayant servi à les acheminer.  |                       |                     | x                         |                                    |
| 36  | 351    | Code de statut du conteneur         | Code indiquant le statut du conteneur   |                       |                     |                           | x                                  |
| 37  | 380    | Date et heure du statut             | Date et heure auxquelles un événement précis survient effectivement.  |                       |                     |                           | x                                  |
| 38  | 154    | Etat de chargement du matériel de   | Code précisant le degré de chargement du matériel de transport.   |                       |                     |                           | x                                  |

| No | ID OMD    | Nom                             | Description                     | Décl. de marchandises | Décl. de chargement | Plan d'arrimage du navire | Message sur le statut du conteneur |
|----|-----------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------|------------------------------------|
|    |           | transport                       |                                 |                       |                     |                           |                                    |
| 39 | Plusieurs | Lieu où l'événement est survenu | Liste de codes 8249 EDIFACT/ONU |                       |                     |                           | x                                  |

**Note 1:** La version textuelle de l'élément de donnée peut être fournie si l'élément de donnée codé n'est pas disponible.

**Note 2:** L'élément de donnée 145 (Classement des marchandises) doit être fourni, de même que l'élément de donnée 337 (Type de classement des marchandises, qui est un qualifiant décrivant le classement des marchandises, par exemple Harmonized Tariff Schedule (HTS), Export Control Classification Code (ECCC), liste de codes de l'UNDG ou International Code of Zoological Nomenclature (ICZN).

Qualifiants pour l'élément de donnée 337 :

Pour le numéro d'ordre 10a, utiliser le qualifiant de code EDIFACT/ONU : SH - *Système harmonisé* : le numéro de l'article fait partie ou est généré dans le contexte du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (Système harmonisé tel que conçu et tenu à jour par l'OMD.

Pour le numéro d'ordre 11, utiliser le qualifiant de code EDIFACT/ONU : SSO - *Liste de codes de l'ONU pour les marchandises dangereuses* : code de l'ONU utilisé pour classer et identifier les marchandises dangereuses.

**Note 3 :** Il est reconnu que le plan d'arrimage du navire (PAN) et les messages sur le statut du conteneur (MSC) sont de nature opérationnelle. Le PAN peut être communiqué par voie électronique au moyen d'un tableur transmis par courriel ou selon tout autre format approuvé, selon les modalités qui auront été jugées pratiques et appropriées lors de consultations avec les parties concernées. Les MSC ne peuvent être communiqués que s'ils sont disponibles dans le système d'exploitation du transporteur et selon la forme utilisée par ce dernier."

**Note 4:** les éléments de données du plan d'arrimage du navire et du message sur le statut du conteneur ne concernent que le transport maritime

**Événements pour lesquels des Messages sur le statut des conteneurs sont exigés:**

| <b>LISTE DE CODES 8249 EDIFACT/ONU – Code du statut du matériel</b> |             |                                    |  |
|---|-------------|------------------------------------|--|
|   | <b>Code</b> | <b>Statut du matériel</b>          | <b>Description</b>   |
| 1   | 18          | Réservation confirmée              | Notification de la confirmation que du matériel de transport a été réservé.                          |
| 2   | 19          | Inspecté à la barrière du terminal | Notification que du matériel de transport a fait l'objet d'une inspection à la barrière du terminal. |
| 3a  | 20          | Arrivé au lieu de déchargement     | Notification que du matériel de transport est arrivé au lieu de déchargement.                        |
| 3b  | 21          | A quitté le lieu de chargement     | Notification que du matériel de transport a quitté le lieu de chargement.                            |
| 4a  | 22          | Chargé                             | Notification que du matériel de transport a été chargé.  |
| 4b  | 23          | Déchargé                           | Notification que du matériel de transport a été déchargé.  |
| 5a  | 20          | Arrivé au lieu de déchargement     | Notification que du matériel de transport est arrivé au lieu de déchargement.                        |
| 5b  | 21          | A quitté le lieu de chargement     | Notification que du matériel de transport a quitté le lieu de chargement.                            |
| 6   | 24          | Mouvement intra-terminal           | Notification que du matériel de transport a fait l'objet d'un mouvement intra-terminal.              |
| 7a  | 25          | Empotage commandé                  | Notification que l'empotage de matériel de transport a été commandé.                                 |
| 7b  | 26          | Dépotage commandé                  | Notification que le dépotage de matériel de transport a été commandé.                                |
| 8a  | 27          | Empotage confirmé                  | Notification que l'empotage du matériel de transport a été confirmé.                                 |
| 8b  | 28          | Dépotage confirmé                  | Notification que le dépotage du matériel de transport a été confirmé.                                |
| 9   | 29          | Envoyé pour réparation lourde      | Notification que du matériel de transport a été envoyé pour réparation lourde.                       |

\* \*



**ANNEXE III**  
**Données sur la sûreté du fret aérien transmises avant chargement**

| No | ID OMD | Nom  | Description   |
|----|--------|--|---|
| 1  | R031   | Exportateur – nom  | Nom [et adresse] de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration. |
| 2  | R031   | Exportateur – adresse  | Nom [et adresse] de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation, qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration  |
| 3  | R014   | Destinataire, nom  | Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.   |
| 4  | R014   | Destinataire, adresse  | Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.   |
| 5  | 144    | Nombre de colis  | Nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage.  |
| 6  | 131    | Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure) | Poids (masse) de toutes les marchandises figurant sur la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur.   |
| 7  | 138    | Brève description du chargement                              | Description simple du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux seulement  |

**Note 1: L'identification de la personne qui transmet les données doit être communiquée avec le numéro de la LTA « fille »(HAWB) et ou celui de la LTA « mère» selon le modèle économique de l'opérateur de fret aérien.**

## ANNEXE IV

### Modalités, obligations et avantages relatifs aux OEA

L'OMD a conçu des normes destinées à sécuriser et à faciliter le mouvement du fret en trafic international qui ne cesse de s'accroître. Ces normes figurent dans le Cadre SAFE qui a été adopté par le Conseil de l'OMD lors de ses sessions de 2005. La majeure partie des administrations membres a manifesté l'intention d'entreprendre le processus de mise en œuvre des dispositions de cet instrument. Reconnaissant qu'il est urgent de lancer ce nouveau programme dans les meilleurs délais, le Conseil a adopté le document relatif au Cadre SAFE qui contient les grands principes de base concernant la sûreté et la facilitation de la chaîne logistique internationale.

Le Cadre SAFE comprend la notion d'OEA et fournit des orientations techniques de base afin de mettre en œuvre à l'échelon mondial les programmes relatifs aux Opérateurs économiques agréés entre les Membres de l'OMD et les milieux commerciaux internationaux. Il est conçu pour servir de point de départ à la mise en œuvre des programmes nationaux relatifs aux Opérateurs économiques agréés et appuie l'application efficace des normes qui sont énoncées dans le Pilier II (Partenariat douane- entreprises) du Cadre SAFE. Ces orientations traiteront de l'application à long terme de normes significatives qui s'appliqueront tant à la douane qu'aux opérateurs économiques agréés à l'échelon mondial. Ces *normes internationales clés* constitueront une « base » à suivre par toutes les parties qui se sont engagées dans ce processus.

Les administrations des douanes reconnaissent que la chaîne logistique internationale n'est pas une entité identifiable de manière isolée. Il s'agit plutôt d'une série de composantes *ad hoc* qui comprennent des acteurs représentant différents secteurs commerciaux. Certaines « chaînes logistiques » possèdent un degré de permanence dans la mesure où un même groupe d'acteurs peut jouer des rôles récurrents à long terme au nom d'un importateur régulier de marchandises vers un pays donné. Dans d'autres chaînes, les participants changent fréquemment ou sont réunis pour exécuter une seule transaction à l'importation. Qu'une chaîne logistique donnée soit de nature régulière ou ponctuelle, la douane est consciente qu'elle n'en « possède » aucune partie. La chaîne logistique « appartient » aux multiples acteurs du secteur privé qui travaillent dans le cadre d'une chaîne ou d'une autre. C'est la raison pour laquelle le soutien et la participation des entreprises du secteur privé sont indispensables au succès du principe du Cadre SAFE.

Afin d'atteindre les objectifs ultimes du Cadre SAFE en matière de sûreté et de facilitation, les administrations des douanes doivent adopter une attitude transparente et ouverte s'agissant des opérations douanières qui peuvent encore être modernisées, ajustées et améliorées dans l'intérêt des milieux commerciaux internationaux. La douane devrait ainsi envisager à l'avance les moyens lui permettant, compte tenu de ses ressources actuelles ou prévues, d'aider les opérateurs commerciaux à réaliser leurs activités de la manière la plus efficace possible. Les secteurs internationaux du commerce et des transports possèdent une expérience et des connaissances dont les administrations des douanes peuvent tirer parti pour gérer leurs responsabilités en matière de facilitation et de sûreté. Le secteur privé devrait, pour sa part, profiter de cette opportunité pour forger de nouvelles alliances appropriées avec la douane, afin d'aider les administrations des douanes à remplir leur mission dans le domaine de la sûreté.

En vue d'obtenir et de conserver le soutien des milieux commerciaux, il convient d'énoncer clairement en quoi consiste le statut d'OEA. Les conditions et obligations à remplir par un OEA, qui doivent être expressément énumérées en détail dans les programmes nationaux relatifs aux Opérateurs économiques agréés, doivent faire l'objet d'une interprétation commune. Plus important encore, dans un premier temps, les avantages concrets dont pourront bénéficier les participants au programme du Cadre SAFE, doivent leur être présentés clairement. L'appréciation par le secteur privé des avantages que peuvent offrir les administrations des douanes membres de l'OMD, ainsi que des avantages liés à leur participation active aux efforts consentis pour renforcer la sûreté de la chaîne logistique mondiale, constitue un élément essentiel permettant au secteur privé de compenser les coûts supplémentaires qu'entraînera le processus de renforcement des mesures de sûreté actuelles. Des avantages clairs et concrets contribueront à offrir les incitations nécessaires aux milieux commerciaux.

Il est évident que les Membres de l'OMD seront confrontés à certaines difficultés pour lancer des programmes relatifs aux Opérateurs économiques agréés dans leur administration nationale des douanes; toutefois, il est certain que l'heure est venue de rehausser le profil de la douane à l'échelon mondial en tant qu'acteur clé dans la sécurisation du bien-être économique et matériel des nations qu'elle sert, en protégeant la circulation des échanges tout au long de la chaîne logistique mondiale. Si les Membres de l'OMD peuvent concevoir des démarches souples pour élaborer les programmes relatifs aux Opérateurs économiques agréés, ils seront mieux à même de gérer le développement et les modifications nécessaires desdits programmes élaborés à l'échelon national. Le présent document devrait servir de base pour remplir cet objectif.

Enfin, il convient de reconnaître qu'il faudra un certain temps pour parvenir à un système mondial de reconnaissance mutuelle et, à cet égard, les Membres de l'OMD et le Secrétariat ont suggéré que le Cadre SAFE soit mis en œuvre par étapes, selon une méthode progressive, tout comme devront l'être les attentes quant à la future application de la reconnaissance mutuelle des systèmes douaniers de contrôle des programmes relatifs aux Opérateurs économiques agréés. La douane et les partenaires commerciaux pourraient rendre plus efficaces encore la sûreté et la facilitation de la chaîne logistique internationale, pour autant qu'ils tirent parti de l'élan imprimé par le Cadre SAFE et prennent des mesures positives pour mettre ses dispositions en œuvre dès que cela leur sera possible.

### **Définitions**

**Auditeur externe** : entité extérieure à la douane, de toute nature, à laquelle il est fait appel pour aider une administration douanière à procéder aux opérations d'évaluation des risques en matière de sûreté et autres procédures de validation connexes. Le pouvoir d'une administration douanière d'accorder le statut d'OEA, ainsi que les niveaux d'avantages applicables, n'est pas délégué à un auditeur externe.

**Validation** : procédure dans le cadre de laquelle le demandeur, ses domaines de responsabilité dans la chaîne logistique au regard de son modèle d'entreprise et l'ensemble des procédures pertinentes qu'il utilise pour obtenir ce statut, font l'objet d'un examen complet et transparent de la part d'une administration des douanes et/ou d'un tiers participant à la validation désigné par la douane et auquel elle peut faire expressément appel pour l'aider à procéder à la validation dans la pratique.

**Agrément** : reconnaissance du statut d'OEA dans un programme relatif aux opérateurs économiques agréés, reposant sur une méthodologie structurée qui comprend des procédures consistant, par exemple, à examiner les documents fournis par le demandeur, les biens matériels se trouvant dans les locaux et les dispositifs de sûreté, en vue de s'assurer du respect des normes internationales de base du Cadre SAFE.

**Approche progressive** : mise en œuvre, étape par étape, du Cadre SAFE par une administration en fonction de ses capacités et conformément à l'objectif visant à parvenir à la reconnaissance mutuelle du statut d'OEA.

### **Modalités et obligations pour la douane et les Opérateurs économiques agréés**

Le Cadre SAFE reconnaît la complexité des chaînes logistiques internationales et il approuve l'application et la mise en œuvre de mesures de sûreté reposant sur l'analyse des risques. Il offre donc une certaine souplesse et permet de personnaliser les plans de sûreté compte tenu du modèle d'activité des opérateurs économiques agréés. Certaines pratiques et normes conseillées en matière de sûreté identifiées par la douane sont décrites ci-après. Il s'agit de normes, de pratiques et de procédures que les partenaires des milieux commerciaux souhaitant bénéficier du statut d'opérateurs économiques agréés, doivent appliquer dans le cadre de leurs activités courantes, compte tenu de l'évaluation des risques et de leurs modèles d'activité. Le présent document énonce également les attentes vis-à-vis des administrations des douanes et des milieux commerciaux. Tous ces éléments sont regroupés en sous-catégories correspondant chacune à un intitulé.

Les administrations des douanes ne devraient pas imposer aux milieux commerciaux internationaux plusieurs jeux différents de règles pour sécuriser et faciliter le commerce, et les autres normes internationales devraient également être reconnues. Il ne devrait exister qu'un seul jeu de normes douanières internationales élaborées par l'OMD, qui n'irait pas à l'encontre des autres obligations intergouvernementales reconnues en matière de sûreté.

Le respect vérifiable des normes et obligations à remplir en matière de sûreté, fixées par d'autres organisations intergouvernementales, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI), la Commission Economique de l'ONU pour l'Europe (CEE/ONU) ou l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), peut constituer un respect partiel ou complet des normes conseillées et des meilleures pratiques en matière de sûreté applicables définies par la douane et énoncées ci-après, pour autant que ces obligations soient identiques ou comparables.

#### **A. Preuve du respect des prescriptions douanières**

La douane tiendra compte des antécédents d'un OEA potentiel en matière de respect des prescriptions douanières, lorsqu'elle examinera sa demande visant à bénéficier du statut d'OEA.

#### **La présente disposition exige que :**

##### **L'opérateur économique agréé :**

- a. n'ait pas commis, au cours d'une période déterminée par le programme national relatif aux opérateurs économiques agréés, d'infraction, telle que définie dans la législation nationale, qui empêcherait de le désigner comme OEA;

- b. s'il est établi depuis une période inférieure à celle visée sous « a », soit évalué sur la base des antécédents et des informations disponibles pendant le processus de demande;
- c. ou que la personne désignée possède des antécédents appropriés en matière de respect des prescriptions douanières, et ce pendant la période visée sous « a ».

## **B. Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux**

L'OEA doit tenir à jour des dossiers actualisés, précis, complets et vérifiables concernant les importations et les exportations. La tenue à jour de dossiers commerciaux vérifiables constitue un élément essentiel de la sûreté de la chaîne logistique internationale.

**La présente disposition exige que :**

### **L'opérateur économique agréé :**

- a. tient à jour des systèmes d'archivage, y compris des systèmes comptables, permettant à la douane de procéder à tout contrôle nécessaire du mouvement du fret, tant à l'importation qu'à l'exportation;
- b. donne plein accès à la douane aux dossiers nécessaires, sous réserve des conditions fixées par la législation nationale;
- c. dispose de systèmes internes de contrôle et d'accès aux dossiers que l'administration des douanes ayant donné l'agrément aura jugé satisfaisants;
- d. conserve et met à la disposition de la douane de manière appropriée toute autorisation, licence ou acte de procuration relatif à l'importation ou à l'exportation de marchandises;
- e. dans les limites prévues le cas échéant par la législation nationale, archive de manière appropriée les dossiers devant être ultérieurement présentés à la douane;
- f. applique des mesures adéquates pour assurer la sûreté de la technologie de l'information afin de la protéger contre tout accès par des personnes non autorisées.

## **C. Viabilité financière**

La viabilité financière d'un OEA constitue un indicateur important de sa capacité à maintenir et à améliorer les mesures visant à sécuriser la chaîne logistique.

**La présente disposition exige que :**

### **L'opérateur économique agréé :**

- a. doit démontrer que sa situation financière est saine et suffisante pour lui permettre de remplir ses engagements, compte tenu de la nature du modèle d'entreprise et de ses activités commerciales. Des indicateurs financiers, à la fois absolus et relatifs, peuvent être utilisés pour définir des ratios à l'aide desquels la situation financière de l'opérateur pourra être évaluée et cette vérification, qui s'inscrit dans le cadre des procédures de contrôle et de

validation prévues dans les programmes d'OEA des Membres, doit considérer la situation globale de chaque opérateur.

#### **D. Consultation, coopération et communication**

A tous les niveaux, à savoir, international, national et local, la douane, les autres autorités compétentes et l'OEA doivent se consulter régulièrement sur les questions présentant un intérêt mutuel, notamment celles relatives à la sûreté de la chaîne logistique et aux mesures de facilitation, d'une manière qui n'aille pas à l'encontre des activités de lutte contre la fraude. Les résultats de cette consultation doivent aider la douane à concevoir et à tenir à jour sa stratégie de gestion des risques.

**La présente disposition exige que :**

##### **L'opérateur économique agréé :**

- a. désigne des correspondants locaux clairement identifiés et aisément accessibles, ou un correspondant au sein de l'administration chargé d'assurer une liaison immédiate avec un correspondant local s'agissant de toutes les questions pouvant intéresser la douane au titre de l'application de la loi (registres sur les marchandises, suivi des marchandises, renseignements sur le personnel, etc.);
- b. de lui-même ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de son association professionnelle, instaure un échange ouvert et permanent de renseignements avec les administrations des douanes, à l'exclusion des renseignements qui ne peuvent être divulgués en raison de leur sensibilité en matière de lutte contre la fraude, de la base légale ou de tout autre précédent;
- c. grâce à des mécanismes particuliers prévus dans le programme national d'OEA, informe le fonctionnaire des douanes compétent de tout document inhabituel ou suspect concernant les marchandises ou de toute demande incongrue de renseignements sur les envois;
- d. grâce à des mécanismes particuliers prévus dans le programme national d'OEA, informe en temps voulu la douane et toute autre autorité compétente en cas de découverte par des employés de colis illicites, suspects ou non comptabilisés. Ces colis devront être sécurisés, le cas échéant.

##### **La douane :**

- a. en consultation avec l'OEA ou son agent, établisse des procédures à suivre en cas de plainte ou de soupçon lié à une infraction aux réglementations douanières;
- b. le cas échéant et si cela est possible, instaure des consultations régulières, tant à l'échelon national que local, avec toutes les parties impliquées dans la chaîne logistique internationale, afin de débattre de questions de sûreté présentant un intérêt mutuel, notamment celles relatives aux réglementations, procédures et exigences de la douane, ainsi que celles liées à la sûreté des facilités et du fret;
- c. fournisse sur demande, à l'OEA, des informations précises sur sa capacité à traiter les questions de sûreté relatives à la chaîne logistique internationale;
- d. fournisse à l'OEA ou à son agent, les numéros de téléphone auxquels les fonctionnaires responsables de la douane peuvent être, le cas échéant, contactés.

## **E. Education, formation et information**

La douane et les OEA élaboreront des mécanismes visant à former le personnel aux principes appliqués en matière de sûreté et visant à lui apprendre comment reconnaître les comportements qui s'écarteraient de ces principes et quelles mesures prendre face à une défaillance de cette nature.

**La présente disposition exige que :**

### **L'opérateur économique agréé :**

- a. déploie tous les efforts raisonnables, reposant logiquement sur son modèle commercial, pour former son personnel et, le cas échéant, ses partenaires commerciaux, aux risques liés au mouvement des marchandises dans la chaîne logistique internationale;
- b. mette le matériel pédagogique, les conseils d'experts et la formation appropriée quant à l'identification de marchandises potentiellement suspectes à la disposition de l'ensemble du personnel chargé de la chaîne logistique, par exemple, personnel chargé de la sûreté, de la manutention du fret et des documents commerciaux, ainsi que le personnel des services d'expédition et de réception, pour autant qu'il soit placé sous la responsabilité de l'OEA;
- c. conserve des dossiers adéquats indiquant les méthodes de formation utilisées, les conseils d'experts fournis et les efforts de formation consentis pour documenter les programmes dispensés;
- d. fasse connaître à ses employés les procédures qu'il a mises en place pour identifier et signaler les incidents suspects;
- e. dispense une formation particulière à ses employés pour les aider à assurer l'intégrité du fret, à reconnaître les éventuelles menaces internes en matière de sûreté et à protéger les dispositifs de contrôle aux accès;
- f. sur demande, et si cela est possible, familiarise la douane avec les systèmes et les procédures d'information et de sûreté internes qu'il utilise, et l'aide en apportant une formation appropriée aux méthodes de recherche adaptées aux locaux, aux moyens de transport et aux opérations commerciales de l'OEA.

### **La douane :**

- a. s'efforce de former les membres de son personnel concernés aux risques que soulève la circulation des marchandises dans la chaîne logistique internationale, en coopération avec les opérateurs économiques agréés;
- b. mette des matériaux pédagogiques et des orientations spécialisées concernant l'identification du fret potentiellement suspect à la disposition de l'ensemble du personnel douanier compétent chargé de la sûreté;
- c. informe le correspondant désigné de l'OEA des procédures mises en place par l'administration des douanes pour identifier les incidents suspects et y faire face;
- d. dispense une formation spécifique au personnel afin de l'aider à assurer l'intégrité du fret, à reconnaître les menaces potentielles en matière de sûreté et à protéger les contrôles d'accès;
- e. sur demande et si cela est possible, familiarise les OEA avec les

- informations et les procédures pertinentes de la douane afin d'aider celle-ci à dispenser une formation et à effectuer des recherches;
- f. sur demande et si cela est possible, aide l'OEA dans ses initiatives d'élaboration et de mise en œuvre de directives à appliquer volontairement par l'entreprise, de normes de sûreté et de pratiques recommandées, de formation, de documents et de méthodes d'agrément, etc., élaborés dans le but de mieux sensibiliser les parties intéressées et de faciliter les mesures destinées à minimiser les risques en matière de sûreté;
  - g. sur demande et si cela est possible, mette du matériel de formation et des conseils spécialisés concernant l'identification des marchandises potentiellement suspectes à la disposition de l'ensemble des employés d'un OEA, notamment (par exemple) les employés chargés de la sûreté, de la manutention du fret et de la documentation commerciale. Ces orientations devront couvrir la sensibilisation aux risques comme ceux décrits dans le Recueil de l'OMD sur la gestion des risques;
  - h. sur demande et si cela est possible, aide l'OEA à reconnaître les éventuelles menaces à la sûreté du point de vue de la douane.

#### **F. Echange de renseignements, accès et confidentialité**

La douane et les OEA, dans le cadre d'une stratégie complète globale visant à sécuriser les informations sensibles, élaboreront ou amélioreront les moyens permettant de protéger les informations qui leur sont confiées contre toute utilisation abusive ou modification non autorisée.

**La présente disposition exige que :**

##### **L'opérateur économique agréé et la douane :**

- a. garantissent le caractère confidentiel des informations commerciales et sensibles en matière de sûreté et que les informations fournies ne seront utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été communiquées;
- b. s'efforcent de réaliser activement l'objectif visant à mettre en œuvre, complètement et en temps utile, des capacités d'échange de données par voie électronique entre toutes les parties compétentes s'agissant des informations utilisées aux fins de la mainlevée des marchandises/du fret, sous réserve du respect des lois en vigueur régissant le caractère privé des données. Le fait de continuer à utiliser des documents et des signatures manuscrites sera découragé;
- c. appliquent les normes internationales élaborées au sujet de la structure de données électroniques, de la date à laquelle elles doivent être transmises et de la teneur des messages. Les éléments de données exigés pour des raisons de sûreté doivent être compatibles avec les limites et les pratiques commerciales qui étaient alors celles de l'OEA et ne doivent pas exiger davantage que les éléments de données relatifs à la sûreté énumérés dans le Cadre SAFE;
- d. œuvreront ensemble à la réalisation de l'engagement pris le demandeur de communiquer par voie électronique et d'utiliser les renseignements préalables aux fins de l'évaluation des risques.

##### **L'opérateur économique agréé :**

- a. s'agissant d'un importateur ayant le statut d'OEA, mette en place des procédures appropriées pour s'assurer que toutes les informations utilisées dans le cadre du dédouanement des marchandises/du fret soient lisibles, complètes et précises, et protégées contre tout échange, perte ou introduction



- d'informations erronées. De même, les transporteurs ayant le statut d'OEA devront mettre en place des procédures appropriées pour s'assurer que les informations figurant sur le manifeste de chargement du transporteur reflètent avec précision les informations que lui aura fournies l'expéditeur ou son agent, et qu'elles sont transmises à la douane en temps utile;
- b. applique une politique documentée en matière de sécurité de l'information et mette en place des procédures et/ou des contrôles en matière de sécurité, tels que coupe-feu, mots de passe, etc., afin de protéger ses systèmes électroniques contre tout accès non autorisé;
  - c. mette en place des procédures et des capacités de sauvegarde pour se prémunir contre toute perte d'information.

**La douane :**

- a. familiarise le personnel compétent de l'OEA aux exigences pertinentes de ses systèmes électroniques et créer des systèmes spécifiques permettant de signaler les modifications et les envois de dernière minute;
- b. dans toute la mesure possible, assure la promotion auprès des gouvernements de l'adoption du système du guichet unique et des procédures permettant la communication, en une seule fois et en un seul point désigné, par les participants internationaux à la chaîne logistique, y compris les opérateurs économiques agréés, de toutes les données pertinentes concernant le transport et les marchandises. Cette transmission à une autorité gouvernementale unique désignée aux fins de tous les contrôles officiels et de la mainlevée, implique une notification unique de la mainlevée;
- c. envisage de ne pas exiger d'un OEA qu'il fournisse des documents sur papier et des signatures manuscrites outre la transmission électronique, ou en lieu et place de la transmission électronique. Les autorités douanières qui ne sont pas en mesure d'accepter les données par voie électronique pourraient, par exemple, accepter des documents numériques, à savoir, des documents créés dans un format normalisé à partir de données électroniques comme, par exemple, les UNeDOCS<sup>12</sup>, fournis par un OEA en lieu et place des documents « originaux » sur papier;
- d. continue à tout moment d'exercer son contrôle et ses compétences à l'égard de toutes les données électroniques que lui fournissent les opérateurs économiques agréés, élabore une politique et des procédures efficaces de conservation des dossiers afin d'assurer la destruction appropriée de toutes les copies de ces données, le cas échéant, et mette en place des procédures et des capacités de sauvegarde pour se prémunir contre toute perte d'information ou tout accès non autorisé aux informations.

**G. Sûreté du fret**

La douane et les OEA élaboreront et/ou renforceront les mesures destinées à assurer l'intégrité du fret et à garantir le niveau le plus élevé possible de contrôle en matière d'accès, et établiront des procédures de routine qui contribueront à la sûreté du fret.

**La présente disposition exige que :**

---

<sup>12</sup> Les "UneDocs" (United Nations electronic Trade Documents) visent à devenir la norme internationale pour les documents commerciaux électroniques sous les auspices des Nations Unies.

### **L'opérateur économique agréé :**

- a. élabore et tient à jour un manuel stipulant les politiques à mettre en place en matière de sûreté et d'autres conseils concrets en faisant référence aux directives relatives à la sûreté publiées par l'OMD qui contiennent des directives détaillées concernant les procédures à suivre en matière de sûreté pour préserver l'intégrité du fret pendant qu'il est placé sous sa surveillance;
- b. veille à mettre en place lui-même et/ou ses partenaires commerciaux de la chaîne logistique exerçant des responsabilités en matière de scellements de sûreté, des procédures écrites permettant de sceller de manière appropriée et de préserver l'intégrité des envois ou des moyens de transport pendant qu'ils sont placés sous sa surveillance;
- c. veille à utiliser, lui-même et/ou ses partenaires commerciaux, des scellements qui correspondent ou dépassent la norme ISO en vigueur en cette date;
- d. veille à la publication et à l'application de procédures écrites concernant la façon dont les scellements doivent être contrôlés et fixés sur le fret et les moyens de transport, en incluant des procédures permettant de reconnaître la présence de scellements, de fret et/ou de moyens de transport présentant une anomalie et d'en informer l'administration des douanes ou l'autorité étrangère compétente;
- e. à des fins d'intégrité, s'assure que seul le personnel désigné puisse fournir des scellements en vue d'en protéger l'usage licite et approprié;
- f. mette en place des procédures pour vérifier l'intégrité matérielle de la structure des moyens de transport, y compris la fiabilité des contrôles d'accès. Lorsque cela s'avère approprié pour le moyen de transport, un processus d'inspection en sept points est recommandé :
  - paroi avant
  - côté gauche
  - côté droit
  - plancher
  - plafond/toit
  - portes intérieures/extérieures
  - partie extérieure/châssis;
- g. examine régulièrement, grâce à des mécanismes particuliers prévus dans le programme national d'OEA, les procédures de contrôle et de sûreté afin de s'assurer qu'il est difficile pour des personnes non autorisées d'avoir accès aux marchandises ou, pour les personnes autorisées de les manipuler ou de les déplacer de manière non appropriée;
- h. stocke le fret et les moyens de transport placés sous sa surveillance dans des zones sécurisées et mette en place des procédures pour signaler aux fonctionnaires compétents des services de prévention et de répression toute entrée non autorisée détectée dans les zones de stockage du fret et des moyens de transport;
- i. vérifie l'identité du transporteur commercial qui prend livraison ou livre du fret ou des moyens de transport pour autant que les procédures en vigueur le permettent et, s'il n'y est pas habilité, prenne des mesures lui permettant de s'acquitter rapidement de cette tâche;
- j. lorsque cela est possible, compare le fret à la description qui en est faite sur les documents ou dans les informations de nature électronique transmise à la douane afin d'en vérifier la cohérence;
- k. établisse des procédures permettant de gérer et de contrôler le fret dans les installations de stockage du fret;
- l. établisse des procédures permettant de contrôler de manière positive l'ensemble du fret retiré des installations de stockage;

- m. établisse des procédures permettant de gérer, de sécuriser et de contrôler l'ensemble du fret placé sous sa surveillance pendant le transport et le chargement ou le déchargement d'un moyen de transport.

**La douane :**

- a. lorsqu'elle le juge approprié et licite, et comme cela peut être décrit plus en détail dans un programme national d'OEA, reconnaissant qu'il peut se révéler nécessaire d'examiner le fret sous couvert, invite, le cas échéant, un représentant de l'OEA qui contrôle le fret à être présent au cas où le fret serait matériellement inspecté ou déplacé à des fins d'inspection. Lorsque l'OEA ne peut être présent pour quelque raison que ce soit, l'OEA responsable de la sûreté du fret devrait toujours être informé qu'une inspection a été effectuée dès que possible après l'inspection, en cas d'éventuelle action en dommages ultérieure.

**H. Sûreté des moyens de transport**

La douane et les OEA travaillent ensemble à l'élaboration de systèmes de contrôle efficaces, lorsqu'ils ne sont pas déjà prévus par un autre texte réglementaire national ou international, afin de s'assurer que les moyens de transport peuvent être efficacement sécurisés et conservés.

**La présente disposition exige que :**

**L'opérateur économique agréé :**

- a. veille, dans la mesure et selon la portée de ses pouvoirs et de sa responsabilité, à ce que tous les moyens de transport utilisés pour acheminer le fret puissent être sécurisés de manière efficace;
- b. dans la mesure et selon la portée de ses pouvoirs et de ses capacités, sécurise les moyens de transport au sein de sa chaîne logistique lorsqu'ils demeurent sans surveillance et s'assure de l'absence de toute atteinte à la sûreté à leur retour;
- c. veille, dans la mesure et selon la portée de ses pouvoirs et de sa responsabilité, à ce que tous les opérateurs des moyens de transport utilisés pour acheminer le fret soient formés pour garantir à tout moment la sûreté du moyen de transport et du fret pendant qu'ils sont placés sous sa surveillance;
- d. exige des opérateurs, comme indiqué en détail dans les programmes nationaux d'OEA, qu'ils signalent tout incident réel ou suspect au personnel désigné du service de sécurité désigné de l'OEA et de la douane pour enquête complémentaire, et tienne un registre des informations signalées auquel la douane pourra avoir accès, sur une base légale et en tant que de besoin;
- e. envisage les éventuels endroits permettant de dissimuler des marchandises illicites dans les moyens de transport, s'assure que ces endroits sont régulièrement inspectés et sécurise tous les compartiments et panneaux
- f. internes et externes, le cas échéant. Des rapports indiquant les endroits inspectés doivent être rédigés et tenus à jour suite aux inspections effectuées;
- g. informe la douane, ou tout autre organe compétent, de tout acte inhabituel ou suspect ou de toute infraction réelle à la sûreté des moyens de transport.

### **La douane :**

- a. informe les opérateurs des moyens de transport des endroits susceptibles de dissimuler des marchandises illicites dans lesdits moyens de transport, le cas échéant et sur une base légale, compte tenu de ses connaissances et de son expérience;
- b. enquête en cas de notification de tout acte inhabituel ou suspect ou de toute infraction réelle à la sûreté des moyens de transport.

### **I. Sûreté des installations**

La douane, en tenant compte des vues des OEA et du fait qu'ils doivent nécessairement respecter les normes internationales en vigueur, fixera les conditions relatives à la mise en œuvre de protocoles exhaustifs de renforcement de la sûreté, de nature proprement douanière, visant à sécuriser les bâtiments, ainsi qu'à assurer la surveillance et le contrôle des périmètres extérieurs et intérieurs.

### **La présente disposition exige que :**

#### **L'opérateur économique agréé :**

- a. conformément à son modèle d'activité et à l'analyse des risques, mette en place des procédures et des mesures de sûreté visant à garantir la sûreté des bâtiments, ainsi qu'à surveiller et à contrôler les périmètres extérieurs et intérieurs, à interdire tout accès non autorisé aux installations, aux moyens de transport, aux quais de chargement et aux zones réservées au fret, qui pourrait raisonnablement affecter la sûreté des zones de la chaîne logistique dont il est responsable. S'il est impossible de contrôler les accès, il pourra s'avérer nécessaire de prendre des précautions supplémentaires en matière de sûreté dans d'autres domaines. La sûreté des installations devrait comprendre, le cas échéant, et selon les risques, les éléments suivants :
  - Les matériaux de construction des bâtiments doivent pouvoir résister à toute intrusion.
  - L'intégrité des structures doit être préservée en procédant périodiquement à des inspections et à des réparations.
  - Toutes les fenêtres, barrières et clôtures extérieures et intérieures doivent être sécurisées au moyen de dispositifs de verrouillage ou, à la place, au moyen de mesures de contrôle d'accès.
  - Le personnel d'encadrement ou le personnel chargé de la sûreté doit contrôler la délivrance de tous les verrous et clés.
  - Un éclairage adéquat doit être installé à l'intérieur et à l'extérieur des installations, notamment dans les endroits ci-après : entrées et sorties, zones de manutention et de stockage du fret, zones clôturées et aires de stationnement.
  - Les barrières que franchissent les véhicules et/ou le personnel à l'entrée ou à la sortie doivent être gardées, surveillées ou autrement contrôlées. L'OEA doit veiller à ce que les véhicules devant accéder à des installations d'accès restreint soient stationnés dans des zones autorisées et contrôlées, et à ce que les numéros de leur plaque d'immatriculation soient fournis à la douane si elle en fait la demande.
  - Seuls les personnes, les véhicules et les marchandises dûment identifiés et autorisés peuvent accéder aux installations.

- Des clôtures appropriées sur tout le périmètre et dans l'enceinte des installations.
  - L'accès aux zones de stockage des documents et du fret est restreint, et des procédures sont mises en place pour faire face à la présence de personnes non autorisées ou non identifiées.
  - Des systèmes électroniques appropriés sont installés, notamment des systèmes de contrôle de l'accès et/ou d'alarme en cas de vol.
  - Les zones d'accès restreint devraient être clairement identifiées.
- b. si besoin en est et sur demande, permette à la douane d'accéder aux systèmes de contrôle de la sûreté qu'il utilise pour assurer la sûreté des locaux.

**La douane :**

- a. outre toute prérogative légale l'autorisant à accéder à certains lieux et aux informations connexes, fasse en sorte que les dispositions du partenariat instauré avec les OEA prévoient de lui donner accès aux systèmes de contrôle de la sûreté et garantissent que l'accès aux informations qui lui sont nécessaires aux fins des activités de lutte contre la fraude;
- b. autorise les OEA à mettre en œuvre des moyens alternatifs pour respecter les obligations spécifiques fixées en matière de sûreté, qui ne seraient pas pratiques ni compatibles avec le modèle d'activité d'un OEA donné, pour autant que ces moyens alternatifs offrent des avantages identiques ou équivalents en matière de sûreté.

**J. Sûreté relative au personnel**

La douane et les OEA, compte tenu de leurs prérogatives et de leurs compétences, examineront avec attention les antécédents de leurs employés potentiels, dans la mesure possible sur le plan légal. En outre, ils interdiront l'accès non autorisé aux installations, aux moyens de transport, aux quais de chargement et aux zones réservées au fret, qui pourrait raisonnablement affecter la sûreté des zones de la chaîne logistique dont ils sont responsables.

**La présente disposition exige que :**

**L'opérateur économique agréé :**

- a. prenne toutes les précautions raisonnables lors du recrutement de nouveaux membres du personnel afin de s'assurer que ces nouveaux membres n'ont pas fait l'objet de condamnations antérieures pour des infractions liées à la sûreté, à la réglementation douanière ou à d'autres infractions de nature pénale, dans la mesure où la législation nationale le permet;
- b. vérifie, de manière périodique ou pour des motifs précis, les antécédents des employés occupant des postes sensibles en matière de sûreté, en faisant état de tout changement inhabituel dans la situation socio-économique visible d'un employé;
- c. prévoit des procédures d'identification des employés et exige de tous les employés qu'ils portent un moyen d'identification délivré par l'entreprise et qui identifie de manière unique l'employé individuel et l'entreprise;
- d. mette en place des procédures permettant d'identifier, de consigner et de traiter les personnes non autorisées ou non identifiées, par exemple

- l'identification photographique et l'apposition dans un registre de la signature des visiteurs et des vendeurs à tous les points d'entrée;
- e. mette en place des procédures permettant de retirer rapidement le dispositif d'identification et d'accès aux locaux et aux systèmes d'information aux employés dont le contrat vient à expiration.

**La douane :**

- a. prévoient des procédures d'identification et exige de tous les fonctionnaires des douanes qu'ils portent un moyen d'identification qui identifie de manière unique le fonctionnaire individuel et l'administration qu'il représente;
- b. s'assure, le cas échéant, que les personnes chargées du contrôle des accès sont en mesure de vérifier de manière indépendante les moyens d'identification présentés par les fonctionnaires des douanes;
- c. mette en place des procédures permettant de retirer rapidement le dispositif d'identification et d'accès aux locaux et aux systèmes d'information aux employés/fonctionnaires dont le contrat vient à expiration;
- d. sous réserve de la législation nationale, fasse en sorte de conclure avec les opérateurs économiques agréés des accords prévoyant de lui donner accès aux informations concernant certains membres du personnel (y compris les sous-traitants) travaillant dans les locaux des opérateurs économiques agréés pendant des périodes prolongées.

**K. Sûreté liée aux partenaires commerciaux**

La douane fixera les obligations à remplir par les opérateurs économiques agréés et les mécanismes permettant de renforcer la sûreté de la chaîne logistique mondiale grâce à l'engagement des partenaires commerciaux à accroître volontairement leurs mesures de sûreté.

**La présente disposition exige que :**

**L'opérateur économique agréé :**

- a. si nécessaire, lorsqu'il conclut des contrats négociés avec un partenaire commercial, encourage l'autre partie contractante à évaluer et à renforcer la sûreté de sa chaîne logistique et, dans la mesure où cela est possible dans le cadre de son modèle d'activité, mentionne ces dispositions dans les clauses des contrats. En outre, l'OEA doit conserver les documents à l'appui de ces dispositions afin de prouver les efforts qu'il déploie pour faire en sorte que ses partenaires commerciaux satisfont à ses obligations, et mettre sur demande ces informations à la disposition de la douane;
- b. avant d'engager des relations contractuelles, vérifie les renseignements de nature commerciale pertinents concernant l'autre partie contractante.

**L. Gestion des crises et reprise des activités suite à un incident**

En vue de minimiser l'incidence d'une catastrophe ou d'un acte terroriste, les procédures de gestion des crises et de reprise des activités doivent comprendre la planification préalable et la mise en place de processus permettant le fonctionnement dans des circonstances extraordinaires.

**La présente disposition exige que :**

### **L'opérateur économique agréé et la douane :**

- a. élaborent et documentent, en collaboration avec les autorités concernées, lorsque cela est recommandé ou nécessaire, des plans de secours pour faire face aux situations d'urgence liées à la sûreté et assurer la reprise des activités suite à une catastrophe ou un acte terroriste;
- b. prévoient la formation périodique des employés et la mise à l'essai des plans de secours.

### **M. Evaluation, analyses et améliorations à apporter**

L'OEA et la douane devraient planifier et mettre en œuvre des procédures de contrôle, d'évaluation et d'analyse, ainsi que des mécanismes permettant d'apporter des améliorations afin :

- d'évaluer la conformité avec les présentes directives;
- d'assurer l'intégrité et le caractère adéquat du Système de gestion de la sûreté;
- de déterminer les domaines dans lesquels l'efficacité du Système de gestion de la sûreté pourrait être renforcée.

**La présente disposition exige que :**

### **L'opérateur économique agréé :**

- a. procède régulièrement, comme indiqué expressément dans le programme national relatif aux Opérateurs économiques agréés, à l'évaluation des risques que présentent ses opérations en matière de sûreté et prend les mesures appropriées pour éliminer ces risques;
- b. établit et procède régulièrement à une autoévaluation de son système de gestion de la sûreté;
- c. documente pleinement sa procédure d'autoévaluation et les parties responsables;
- d. incorpore dans les études effectuées l'évaluation des résultats, l'information en retour des parties désignées, des recommandations concernant d'éventuelles améliorations à apporter au plan de la période suivante, afin de s'assurer que le système de gestion de la sûreté demeure adéquat.

### **Avantages offerts aux Opérateurs économiques agréés**

Le Cadre SAFE repose sur quatre éléments essentiels dont le dernier a trait aux avantages que la douane offrira aux opérateurs qui appliqueront les pratiques recommandées et rempliront les normes minimales de sûreté de la chaîne logistique (voir paragraphe 2 de la section I et paragraphe 3 de la section II). Le Cadre SAFE fournit en outre certains exemples spécifiques pour examen (voir paragraphe 3 de la section III). Enfin, le meilleur moyen de mettre efficacement en œuvre le Cadre SAFE consistera à établir un équilibre entre la sûreté et la facilitation du commerce. Cet équilibre peut être mesuré à l'aune des avantages concrets offerts aux OEA.

En raison des éventuelles limites imposées par la législation nationale, tout avantage relevant de la responsabilité de la douane doit nécessairement être défini et offert par les Membres à titre individuel. Le Pilier 2, Norme 3 du Cadre SAFE stipule que ces avantages doivent être concrets et documentés. Ils doivent évidemment représenter

des améliorations allant au-delà des procédures habituellement appliquées dans les relations avec des opérateurs économiques non agréés et ne doivent pas entraîner l'impossibilité de bénéficier des procédures habituelles déjà mises en place.

L'objectif ultime du Cadre SAFE est la mise en œuvre d'un jeu de base de normes internationales de l'OMD. Ces normes internationales peuvent être complétées par des obligations à remplir à l'échelon national. L'on devrait veiller à ce que les avantages correspondent toujours aux exigences, dans la mesure où les participants au Cadre SAFE appliquent ces programmes de manière progressive. Il importe que les avantages puissent évoluer pendant cette période de mise en œuvre. Les programmes de renforcement des capacités offerts aux Membres doivent porter sur leur capacité à apporter des avantages, par exemple, des mécanismes de facilitation pour les envois à faible risque, et le renforcement de la sûreté de la chaîne logistique à l'échelon mondial.

Le succès d'un programme d'OEA repose sur divers éléments, parmi lesquels figurent les avantages qu'en tirent les OEA qui satisfont aux conditions et ont obtenu le statut au titre du Cadre de normes SAFE et d'autres outils connexes. Les avantages du statut d'OEA doivent être palpables, significatifs, transparents et mesurables, en admettant toutefois que certains d'entre eux sont de nature plus indirecte. Toutes les Administrations de la douane devraient définir, en collaboration (par différents moyens) avec les entreprises et selon les priorités nationales, leur environnement de travail et des considérations politiques, les avantages communs qu'elles peuvent tirer d'une participation conjointe à une chaîne logistique sûre. Il faut par ailleurs qu'elles s'accordent sur les avantages minimaux du statut d'OEA pour les partenaires commerciaux.

Il est important de fixer un ensemble d'avantages internationalement reconnu en matière de facilitation des échanges commerciaux dont bénéficieront les OEA, dans le cadre des programmes nationaux concernés. Ces avantages doivent récompenser les OEA et justifier, non seulement, les frais supplémentaires encourus par les opérateurs économiques pour répondre aux conditions attachées au statut d'OEA, mais également constituer un véritable atout en termes d'améliorations et de facilitation, une plus-value allant au-delà des procédures normales que suivent les opérateurs dépourvus de ce statut. Voilà pourquoi une liste (non exhaustive) d'avantages a été dressée. Elle peut servir de référence aux administrations de la douane désireuses de se doter d'un régime d'avantages qui leur est propre, en étroite concertation avec les parties concernées. Les avantages ont été classés en deux grandes catégories: Avantages généraux et avantages particuliers offerts aux opérateurs.

## **I. Avantages généraux**

### **A. Mesures visant à accélérer la mainlevée des marchandises, raccourcir la procédure de transit et alléger les frais de stockage:**

- a) Accès à des voies rapides réservées;
- b) Rapidité du traitement et de la mainlevée des envois;
- c) Remplacement de la procédure de dédouanement par transaction par une procédure de traitement par compte;
- d) Exigences réduites en matière de documents et de données à fournir pour la mainlevée des marchandises, ce qui permet le dépôt de la déclaration en douane au moyen d'une inscription dans les écritures de l'agent autorisé, ultérieurement complétée par une déclaration en douane supplémentaire;
- e) Une seule déclaration en douane pour toutes les importations et exportations effectuées pendant une période déterminée;
- f) Préqualification pour les procédures simplifiées;
- g) Procédures prioritaires d'inspection du fret et de déclaration des marchandises;



- h) Choix du lieu de contrôle/dédouanement des marchandises, soit dans les bâtiments de l'opérateur économique agréé, soit à tout autre endroit autorisé par les services douaniers;
- i) Dédouanement plus rapide aux points de transit et moins de contrôles en route;
- j) Nombre minimal de contrôles de sécurité des marchandises;
- k) Peu d'inspections et de contrôles physiques;
- l) Notification et traitement anticipés en cas de désignation pour inspection physique;
- m) Priorité aux techniques d'inspection non intrusive lorsqu'un examen est requis;
- n) Réduction des droits et des frais pour les OEA;
- o) Atténuation favorable de la liquidation par la douane de l'indemnité forfaitaire;
- p) Possibilité pour les OEA de liquider eux-mêmes les droits et taxes en se référant à leurs propres écritures commerciales sur lesquelles la douane s'appuie, le cas échéant, pour s'assurer de la conformité avec les autres prescriptions douanières;
- q) Paiement différé ou versement périodique des droits, taxes, frais et redevances;
- r) Privilèges fiscaux par la procédure accélérée de traitement des remboursements d'impôt, *drawback* et autres permissions/autorisations;
- s) Application de garanties globales ou réduites;
- t) Désignation de gestionnaires de compte chargés d'aider les entreprises à coordonner et à résoudre les problèmes rencontrés à la douane et d'autres questions connexes; accès à un service d'assistance dédié, un coordonnateur clients, un point de contact, un expert en sécurité de la chaîne logistique;
- u) Services douaniers accessibles en dehors des heures ouvrables normales;
- v) Examen prioritaire des demandes de décisions adressées aux autorités douanières nationales;
- w) Réduction ou exonération éventuelle des droits et charges d'entreposage et d'autorisation.

#### **B. Mesures de facilitation des procédures après mainlevée:**

- a) Programmes simplifiés après entrée ou dédouanement;
- b) Éligibilité à des programmes d'autovérification ou de vérification allégée;
- c) Procédure accélérée de traitement des requêtes suite à l'entrée ou au dédouanement;
- d) Possibilité de demander des mesures correctives ou la communication d'informations avant ouverture d'une procédure douanière non-pénale de sanction administrative (sauf pour les cas de fraude).

#### **C. Mesures extraordinaires en cas d'interruption des échanges ou de niveau de menace plus élevé**

- a) Procédures douanières prioritaires en cas de rehaussement du niveau de la menace;
- b) Traitement prioritaire pendant la période de redémarrage et de reprise des échanges suite à un incident;
- c) Priorité aux exportations vers les pays touchés par un incident;
- d) Possibilité d'invoquer des procédures de substitution en cas de défaillance du système informatique de la douane.

#### **D. Participation à de nouveaux programmes/nouvelles initiatives de facilitation des échanges**

- a) Participation à l'élaboration de nouvelles politiques et de nouveaux programmes;

- b) Participation prioritaire aux nouvelles initiatives/nouveaux projets pilotes de facilitation des échanges.

#### **E. Avantages octroyés par d'autres instances gouvernementales**

- a) Dans le cadre d'autres programmes gouvernementaux de sécurité, tels que le Programme d'agent habilité (AH)/expéditeur connu (EC) de l'aviation civile, reconnaissance des opérateurs économiques qui demandent le statut d'agent habilité ou d'expéditeur connu. Les conditions de sécurité respectives sont réputées satisfaites pour autant que les critères d'octroi du statut d'OEA soient identiques ou comparables aux conditions attachées au statut d'AH ou d'EC et vice versa;
- b) Traitement accéléré des demandes de visa pour les employés autorisés de l'OEA;
- c) Baisse du nombre d'inspections physiques dans les procédures à l'exportation effectuées par d'autres services aux frontières (police et forces de lutte contre les stupéfiants, par exemple);
- d) Priorité de traitement et réduction des droits et redevances perçues par d'autres services publics au titre du traitement des demandes de licences, de certificats, de permis ou d'autres autorisations (LCPA);
- e) Reconnaissance par d'autres organes dans le cadre de leurs programmes de réforme et de simplification.

#### **F. Avantages liés aux Arrangements/Accords de reconnaissance mutuelle (ARM)**

- a) Agrément international de la chaîne logistique;
- b) Reconnaissance par d'autres Administrations de la douane en vertu d'ARM en tant qu'opérateur commercial présentant un risque faible et pouvant éventuellement se voir imposer moins de contrôles;
- c) Plus grande efficacité économique grâce à la réduction des délais et des frais attachés aux contrôles douaniers transfrontaliers résultant d'une procédure de traitement prioritaire;
- d) Réduction des charges et des délais grâce à la procédure d'inspection prioritaire des envois retenus afin d'en assurer la livraison "juste à temps";
- e) Plus grandes prévisibilité et précision lors des transferts de marchandises du lieu d'origine vers le pays du partenaire commercial et compétitivité accrue des entreprises;
- f) Baisse du nombre de vols de marchandises et de faits de chapardage par l'amélioration de la sécurité des chaînes logistiques bilatérales/régionales/multilatérales;
- g) Vérifications ciblées visant à éviter, autant que faire se peut, les retards dans l'acheminement vers leur destination des envois du même opérateur commercial qui n'ont pas été retenus;
- h) Avantages réciproques ou équivalents liés au respect des conditions posées par des programmes comparables;
- i) Conseils et assistance en cas de problème inattendu avec des services frontaliers étrangers signataires d'un ARM.

#### **G. Informations utiles accessibles aux participants OEA**

- a) Transmission de données telles que les noms et coordonnées d'autres participants aux programmes d'OEA, avec le consentement de ces derniers;
- b) Liste de tous les pays qui adoptent le Cadre SAFE et appliquent les programmes d'OEA;
- c) Liste de toutes les normes de sécurité et bonnes pratiques reconnues;

- d) Accès à des sessions de sensibilisation leur permettant d'obtenir des informations sur les pratiques et mécanismes de sécurité de la chaîne logistique;
- e) Accès gratuit et aisé à tous les services gouvernementaux /douaniers en ligne.

## H. Avantages dérivés

- a) Consolidation des partenariats fiables avec la Douane et d'autres services gouvernementaux;
- b) Plus grande crédibilité et transparence des administrations de la douane, du monde commercial et des organisations internationales, dans le respect des normes et des conventions internationales;
- c) Utilisation plus adéquate des ressources par l'élimination des doubles emplois et l'amélioration des différents programmes gouvernementaux sur la base d'échanges d'information;
- d) Participation aux activités périodiques de renforcement des capacités et aux formations techniques organisées pour les OEA par les administrations de la douane;
- e) Accès aisé à des financements et à l'assistance grâce aux régimes d'aide à la formation et aux programmes de développement proposés par les services douaniers et autres services publics;
- f) Reconnaissance en tant que partenaire commercial fiable, sûr, prévisible et stable dans la chaîne logistique;
  - i. Réduction de la menace pesant sur les chaînes logistiques auxquelles les OEA sont associés;
  - ii. Exploitation du logo OEA pour renforcer leur image et les rendre plus visibles sur la scène mondiale;
  - iii. Compétitivité accrue ouvrant de nouvelles opportunités commerciales;
  - iv. Accès aisé aux principales infrastructures des ports d'entrée dans les pays de destination;
- g) Meilleures relations avec les douanes et autres organes gouvernementaux;
  - i. Grâce aux partenariats conclus pendant la procédure d'agrément et à une coopération permanente, les deux parties apprendront à mieux se connaître et trouveront, ensemble, des solutions personnalisées, dont elles tireront parti;
  - ii. Consultés en premier/en priorité lors de l'élaboration des politiques et des programmes de réglementation;
- h) Aide à l'analyse minutieuse de tous les processus liés à la chaîne logistique internationale généralement évalués dans la phase préparatoire de la demande de statut d'OEA;
  - i. Identification des facettes de la gestion de l'entreprise et de la chaîne logistique qui sont inefficaces ou lacunaires;
  - ii. Mise en œuvre de bonnes pratiques (amélioration de la communication et de la collaboration entre les départements, renforcement des contrôles internes, de la transparence et de l'efficacité des procédés commerciaux);
  - iii. Respect plus strict de la réglementation et diminution du nombre de différends;
  - iv. Plus grande visibilité et prévisibilité de la chaîne logistique;
- i) Amélioration fructueuse des normes de sécurité et de sûreté:
  - i. Plus grande visibilité et suivi plus adéquat;
  - ii. Sécurité renforcée du personnel;
  - iii. Procédure normative plus efficace;
  - iv. Meilleure procédure de sélection des fournisseurs et des investissements;
  - v. Sécurité renforcée du transport et des moyens de transport;

- vi. Plus forte sensibilisation à l'infrastructure organisationnelle et amélioration de ses capacités;
- vii. Investissement actif dans les nouvelles technologies;
- j) Autres avantages indirects pouvant découler des effets globalement positifs:
  - i. Plus grande intégrité des cargaisons (diminution des vols, pertes et larcins);
  - ii. Clientèle plus satisfaite et fidèle (moins de départs parmi la clientèle et augmentation du nombre de nouveaux clients);
  - iii. Gestion plus adéquate des stocks (réduction des surplus et plus grand respect des délais de livraison);
  - iv. Effectifs plus engagés, politiques et pratiques d'embauche et de gestion des départs plus adaptées;
  - v. Meilleure planification;
  - vi. Frais d'assurances réduits.

## II. Avantages particuliers offerts aux opérateurs:

Outre les avantages généraux susmentionnés, des avantages particuliers sont offerts aux différentes classes d'opérateurs économiques:

### A. Les exportateurs

- a) Dispense de garantie pécuniaire, remises et autres réductions;
- b) Décaissement plus rapide des sommes correspondant au *drawback*;
- c) Administration accélérée des remboursements et des décisions;
- d) Exonération automatique des retenues à la source;
- e) Présélection pour les procédures simplifiées et possibilité de procédure de mainlevée/dédouanement en une seule étape (mainlevée et dédouanement simultanés) ou en deux phases (mainlevée suivie du dédouanement), selon le choix des importateurs;
- f) Possibilité d'auto-certification des documents relatifs à l'origine ou autres documents prévus par les accords de libre-échange (ALE) et les accords commerciaux préférentiels (ACP) aux fins du dédouanement;
- g) Déclarations dématérialisées sans pièces justificatives;
- h) Liberté de choix du bureau de douane auquel les déclarations d'exportation seront présentées;
- i) Possibilité d'obtenir l'autorisation d'exporter sans passage des marchandises par la zone douanière;
- j) Entrée directe au port des marchandises conteneurisées en usine destinées à l'exportation;
- k) Souci de facilitation de la procédure de dédouanement pour les petites et moyennes entreprises (PME).

### B. Les importateurs

- a) Notification de l'intention de mainlevée des marchandises avant leur arrivée (dédouanement avant arrivée);
- b) Présélection pour les procédures simplifiées et possibilité de procédure de mainlevée/dédouanement en une seule étape (mainlevée et dédouanement simultanés) ou en deux étapes (mainlevée suivie du dédouanement), selon le choix des importateurs;
- c) Déclarations dématérialisées, sans pièces justificatives;
- d) Vérifications réduites après dédouanement;
- e) Exonération automatique des retenues à la source;
- f) Administration accélérée des remboursements et des décisions;

- g) Souci de facilitation de la procédure de dédouanement pour les petites et moyennes entreprises (PME);
- h) Possibilité d'auto-certification des documents relatifs à l'origine ou autres documents prévus par les ALE et les ACP aux fins du dédouanement;
- i) Dispense d'accompagnement douanier sauf pour les envois de nature particulière considérés par les services douaniers comme comportant un risque élevé.

#### **C. Les gestionnaires d'entrepôts**

- a) Procédure accélérée d'agrément de nouveaux entrepôts effectuée dans des délais fixés dès présentation de tous les documents nécessaires ou seulement par notification;
- b) Dispense de la vérification des antécédents requise pour obtenir l'autorisation d'exploiter des entrepôts;
- c) Dispense de l'obligation de présenter un certificat de solvabilité;
- d) Dispense/réduction de la garantie financière et d'autres conditions préalables à l'obtention d'une licence d'exploitation d'entrepôts;
- e) Prolongation de la validité des licences d'exploitation d'entrepôts (selon la validité du statut d'OEA);
- f) Reconduction automatique de l'agrément.

#### **D. Les agents en douane**

- a) Priorité lors du dédouanement des marchandises - tout envoi déclaré par un agent des douanes OEA sera traité en priorité sur les déclarations d'agents non OEA;
- b) Validité étendue de l'agrément des agents (selon la validité du statut d'OEA);
- c) Reconduction automatique de l'agrément;
- d) Exonération du paiement des droits attachés à la reconduction de l'agrément des agents;
- e) Permission de dédouanement au niveau national;
- f) Liberté de choix du bureau de douane auquel les déclarations d'exportation seront présentées.

#### **E. Les opérateurs logistiques**

- a) Exonération de garantie pécuniaire ou réduction en cas de transbordement/transit ou de déplacement/transport de marchandises;
- b) Facilité d'exécution d'un seul acquis à caution en lieu et place de plusieurs acquis à caution;
- c) Transit facilité sans autorisation douanière;
- d) Dispense d'accompagnement douanier lors des déplacements de marchandises vers d'autres postes douaniers ou vers les entrepôts sous douane.

#### **F. Les affréteurs/transporteurs**

- a) Garantie de reconduction de l'autorisation pour les marchandises en transit et de toute autre agrément délivré par la douane ou par d'autres services;
- b) Autorisation de déplacement d'un point à un autre avec acquis à caution général et exonération de garanties pécuniaires;
- c) Voies de circulation réservées aux postes frontières;
- d) Accès prioritaire à des espaces de stockage, de vérification et de déchargement des marchandises;

#### **G. Les opérateurs portuaires/de terminaux**

- a) Exonération/réduction de la garantie pécuniaire attachée à l'agrément de l'opérateur;
- b) Prorogation de l'agrément des opérateurs et reconduction automatique.

## **H. Les producteurs**

- a) Dispense de l'obligation d'entreposer les marchandises à l'exportation en faveur des producteurs OEA dans les zones douanières;
- b) Livraison directe au port à des fins de gestion des stocks en flux tendus par les producteurs OEA.

## **Procédures de validation et d'agrément**

Le Cadre SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial prévoit l'élaboration de procédures de validation et d'agrément. La Norme 3 du Pilier 2 (Partenariats douane-entreprises) du Cadre SAFE stipule ce qui suit :

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

Dans la mesure où l'obligation de concevoir de telles procédures incombe à titre individuel aux Membres de l'OMD qui acceptent de mettre le Cadre SAFE en œuvre, les présentes dispositions de validation et d'agrément ont pour objet de guider les Membres de l'OMD et de leur fournir d'éventuelles orientations.

Les administrations douanières concevront et mettront en œuvre des procédures d'agrément et de validation conformes aux normes décrites dans le Cadre SAFE, en tenant compte des pratiques recommandées qui figurent dans les programmes nationaux douane- entreprises de gestion de la sûreté de la chaîne logistique existants. Le processus d'agrément tiendra compte des différents niveaux de respect du Cadre SAFE auquel un OEA peut parvenir. Les normes de base sont énoncées dans cette Annexe. Le processus de mise en œuvre devrait comprendre des avantages reposant sur des incitations et tenir compte des différents niveaux de risque liés aux divers rôles et activités des parties au sein de la chaîne logistique internationale.

Ce point est structuré en différents thèmes principaux et est assorti d'un texte descriptif et des conditions à remplir. Un aperçu du processus susceptible d'être utilisé pour gérer les demandes des opérateurs économiques agréés figure dans cette Annexe.

## **Demande et agrément**

L'OEA s'engagera avec son administration nationale des douanes dans un processus de demande et d'agrément visant à mettre en œuvre les normes de sûreté de la chaîne logistique telles qu'énoncées dans le Cadre SAFE. Ces normes doivent être incorporées dans les pratiques et procédures commerciales de l'OEA. Il créera un processus d'autoévaluation pour gérer et contrôler les résultats obtenus. En vue de procéder efficacement à cette autoévaluation, l'OEA désignera au sein des cadres supérieurs de son entreprise, une personne responsable de l'ensemble des mesures de sûreté en ce qui concerne un programme national spécifique d'opérateurs économiques agréés. La personne désignée sera également chargée des communications avec

l'administration des douanes s'agissant du système d'agrément de l'OEA et de l'application des normes. L'agrément sera accordé par l'administration nationale des douanes après qu'elle se soit assurée que les modalités et conditions liées au statut d'OEA ont effectivement été remplies.

Les systèmes et procédures qui régissent la création et la tenue à jour du statut d'OEA figurent, pour référence, dans le présent document dans leur intégralité.

Les conditions et obligations énoncées dans cette Annexe doivent être remplies dans les délais prescrits, fixés par l'administration des douanes qui accorde l'agrément. Ces délais peuvent varier en fonction du rôle précis que joue le demandeur et d'autres spécifications qui seront déterminées par la complexité et la nature du secteur d'activité en cause.

L'agrément de l'OEA demeurera valable jusqu'à ce qu'il soit suspendu, annulé ou retiré, suite à un manquement substantiel aux termes et conditions de l'agrément. Les programmes nationaux d'OEA doivent comporter un moyen de recours contre les décisions prises par les administrations des douanes au sujet de l'agrément des opérateurs économiques agréés, qu'il s'agisse d'un refus, d'une suspension, d'une annulation ou d'un retrait.

Toutes les normes et les programmes de mise en œuvre du Cadre SAFE sont d'application volontaire et l'administration des douanes ne doit pas obliger les entreprises qui ne sont pas des OEA à y participer.

Les administrations des douanes répondront aux demandes des OEA dans un délai raisonnable, fixé dans le programme national d'OEA. Ce programme peut également comprendre des dispositions concernant les demandes isolées d'OEA appartenant à des groupements de filiales.

### **Procédure de validation**

Les procédures en matière de sûreté et les meilleures pratiques définies par la douane qui figurent dans le Cadre SAFE, requièrent un processus de validation entrepris par la douane. La douane sera l'autorité compétente en dernier recours pour agréer un opérateur et suspendre ou annuler son agrément, mais elle peut également désigner un tiers participant à la validation qui évaluera la mesure dans laquelle l'OEA demandeur respecte les meilleures pratiques en matière de sûreté figurant dans le Cadre SAFE et/ou validera le respect de ces pratiques. Le tiers participant à la validation devra posséder une expérience appropriée en matière de systèmes d'agrément, connaître les normes de sûreté de la chaîne logistique, posséder une connaissance suffisante et appropriée des opérations des différents secteurs économiques et commerciaux, et disposer des ressources adéquates pour procéder à une validation en temps utile. Le recours à des tiers participant à la validation ne doit pas faire obstacle à la reconnaissance mutuelle par les administrations des douanes des agréments des opérateurs économiques agréés dans le cadre des programmes nationaux relatifs aux opérateurs économiques agréés. En outre, l'OEA devrait toujours avoir la possibilité de demander à être validé directement par l'administration des douanes.

Les administrations des douanes ne devraient pas imposer aux milieux commerciaux internationaux plusieurs jeux différents de règles pour sécuriser et faciliter le commerce.

L'administration des douanes ou le tiers participant à la validation désigné veillera à ce que les membres du personnel chargés de la procédure de validation soient qualifiés et formés.

Toute information obtenue au cours de la procédure de validation et dans les limites de l'agrément de l'OEA demeure confidentielle entre l'administration des douanes et/ou le tiers participant à la validation désigné et l'OEA concerné, et ne peut être utilisée qu'aux fins auxquelles elle a été fournie.

Les dispositions prises par l'administration des douanes et par l'OEA en matière d'agrément et de validation doivent comprendre un système d'information en retour et un mécanisme permettant d'apporter des améliorations progressives.

Ce processus de contrôle consistera en audits reposant sur les risques et, le cas échéant, en vérifications aléatoires effectuées sur place par la douane ou par le tiers participant à la validation désigné, le cas échéant. L'OEA tiendra également à jour et mettra à disposition aux fins des vérifications la documentation nécessaire, telle que prévue dans les conditions à remplir en matière d'agrément énoncées dans le programme national d'OEA, concernant les procédures de sûreté qu'il envisage de mettre en place ou qu'il utilise déjà.

### **Examen et tenue à jour**

La douane et l'OEA doivent instaurer des communications régulières et des examens conjoints en vue de maintenir le niveau de respect de la loi et, lorsque cela est possible, de déterminer les mesures possibles pour améliorer le niveau de sûreté. Ces examens aideront l'OEA à modifier, dès que possible, son programme de sûreté et offrira à l'administration des douanes un mécanisme permettant de s'assurer que l'OEA continue de répondre aux normes fixées.

Dans le cadre du processus d'agrément et en vue d'assurer des communications régulières et de faciliter le processus de validation, l'OEA peut être invité par l'administration des douanes, conformément aux critères fixés dans le programme national relatif aux opérateurs économiques agréés, à établir des rapports périodiques contenant les informations qu'il doit fournir en vertu des normes de sûreté énoncées dans cette Annexe.

En vue de créer et de tenir à jour un programme efficace d'agrément des opérateurs économiques agréés, les administrations des douanes pourraient juger utile de tenir régulièrement des séminaires pour débattre de l'évolution de leur programme national relatif aux opérateurs économiques agréés, de définir et de résoudre les problèmes communs et de partager les meilleures pratiques.

### **Evolution future éventuelle**

Cette méthode normalisée d'agrément des opérateurs économiques agréés offre une base solide pour créer des systèmes internationaux de reconnaissance mutuelle du statut d'OEA à l'échelon bilatéral, subrégional, régional, et, à l'avenir, mondial. Un tel système impliquerait une administration des douanes membre de l'OMD reconnaissant le système d'agrément des opérateurs économiques agréés d'un autre Membre de l'OMD appliquant un programme relatif aux opérateurs économiques agréés comme étant équivalent au sien. L'OEA bénéficierait ainsi des mêmes avantages, et, par conséquent, de la prévisibilité et de l'efficacité opérationnelles ainsi reconnues dans tous les pays appliquant les normes relatives aux opérateurs économiques agréés.



## **Aperçu du processus applicable aux entreprises qui participent à la manutention du fret au sein de la chaîne logistique internationale**

1. Le demandeur et la douane doivent reconnaître qu'il s'agit d'un programme volontaire et conviennent de remplir les conditions de base relatives au rôle d'un OEA tel que décrit dans le Cadre SAFE.
2. Le demandeur mettra en œuvre, conformément à son modèle d'activité et à l'analyse des risques, les systèmes, procédures, conditions et exigences énoncés dans cette Annexe.
3. Le demandeur et la douane œuvreront ensemble à la réalisation de l'engagement pris le demandeur de communiquer par voie électronique et d'utiliser les renseignements préalables aux fins de l'évaluation des risques.
4. Les administrations des douanes examineront la liste indicative des critères de qualité ci-après lorsqu'elles étudieront les demandes des entreprises souhaitant être agréées en tant qu'opérateurs économiques agréés :
  - Antécédents en matière de respect de la loi vis-à-vis de la douane et d'autres autorités compétentes en matière de lutte contre la fraude.
  - Respect des lois et règlements pertinents<sup>13</sup>.
  - Preuve de leur constitution en société conformément à la législation nationale.
  - Informations indiquant la permanence des locaux commerciaux.
  - Preuve de l'existence de systèmes d'assurance de la qualité.
  - Absence de condamnation au pénal de nature pertinente parmi les cadres supérieurs de l'entreprise.
  - Preuve de l'existence de contrôles adéquats exercés par l'entreprise à l'égard du personnel, des locaux, du matériel et des autres biens.
5. L'administration des douanes doit valider le fait que le demandeur remplit toutes les conditions fixées dans le Cadre SAFE au sujet du statut d'OEA avant que l'agrément soit accordé. L'administration des douanes peut désigner un tiers participant à la validation pour évaluer le respect des normes et des meilleures pratiques en matière de sûreté. Toutefois, dans ce cas, il appartiendra à l'administration des douanes de prendre les décisions relatives à l'agrément suite à la validation. L'administration des douanes et le tiers participant à la validation désigné, le cas échéant, achèveront le processus de validation dans un délai raisonnable.
6. Toute information obtenue au cours de la procédure de validation et dans les limites de l'agrément de l'OEA demeure confidentielle entre l'administration des douanes et l'OEA concerné, et ne peut être utilisée qu'aux fins auxquelles elle a été fournie.
7. Une fois validée la mise en œuvre avec succès par l'OEA des mesures prévues, le demandeur est dûment agréé en qualité d'OEA par l'administration nationale des douanes.
8. Le processus de validation sera confié à des fonctionnaires désignés d'une administration des douanes habilitée ou à des représentants d'un tiers participant à la validation désigné et reposera sur les principes de l'audit et de l'inspection reconnus à l'échelon international.
9. Le demandeur doit tenir à jour les écritures spécifiées dans les lois et règlements douaniers en vigueur à l'échelon national concernant les transactions commerciales liées aux marchandises commercialisées dans la chaîne logistique

<sup>13</sup> <http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/voluntary-compliance-framework.aspx>

internationale et accepte de les mettre à la disposition de l'administration des douanes à des fins de validation et d'audit périodique.

10. L'intégrité des systèmes et des procédures appliqués dans le cadre de l'agrément doit être vérifiée au moyen d'examen périodiques effectués par l'administration des douanes ou en son nom, de communications régulières entre les fonctionnaires désignés et le cas échéant, de visites et de vérifications aléatoires sur place.

11. L'agrément des OEA demeure valable jusqu'à ce qu'il soit annulé, retiré ou suspendu suite à un manquement substantiel aux termes et conditions de l'agrément.

L'agrément peut être annulé, retiré ou suspendu dans les cas ci-après :

- si le demandeur ou l'OEA ne se conforme pas aux modalités et conditions de l'agrément;
- si l'entreprise et/ou ses employés ne respectent pas les dispositions du droit pénal ou civil régissant la conduite des entreprises et/ou si la nature des poursuites judiciaires en instance ou non résolues impliquant lesdites parties empêche toute participation directe des administrations des douanes;
- si l'entreprise ne fournit pas à l'administration des douanes les documents appropriés et/ou l'accès aux informations concernant le personnel, les locaux de l'entreprise, le matériel et les biens, comme précisé au point 5.2.

12. Les processus de contrôle et de validation de l'agrément peuvent être adaptés à la discrétion de l'administration nationale des douanes, notamment si le niveau de risque que présente le secteur d'activité du demandeur ou si le comportement professionnel de ce dernier évolue. Toutefois, tout ajustement de cette nature ne pourra être apporté qu'après avoir sollicité la contribution de l'OEA et lui avoir donné l'opportunité d'examiner les motifs invoqués par l'administration des douanes et de formuler des observations à leur sujet.

\*  
\*   \*   \*

## ANNEXE V

### RESOLUTION DU CONSEIL DE COOPERATION DOUANIERE RELATIVE AU CADRE DE NORMES VISANT A SECURISER ET A FACILITER LE COMMERCE MONDIAL (Juin 2005)

#### LE CONSEIL DE COOPERATION DOUANIERE<sup>14</sup>,

**Reconnaissant** que la mise en œuvre des principes contenus dans le Cadre de Normes de l'OMD constituera une étape importante pour renforcer la sécurité de la chaîne logistique internationale et entraînera une facilitation plus large des échanges licites;

**Notant** les préoccupations accrues que suscitent les actes de terrorisme internationaux et la criminalité organisée, ainsi que l'importance et la vulnérabilité du commerce mondial;

**Considérant** que les administrations des douanes contribuent au développement socio-économique des nations grâce à la perception des recettes et que la mise en œuvre du Cadre SAFE de normes revêtira également une importance égale à cet égard;

**Tenant compte** des Résolutions du Conseil de coopération douanière sur la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale (juin 2002), des mesures mondiales de sécurité et de facilitation concernant la chaîne logistique internationale (juin 2004), ainsi que de la Résolution 9 de l'OMI concernant le renforcement de la sécurité en coopération avec l'OMD;

**Convaincu** de la nécessité pour les administrations des douanes de mettre en œuvre des normes relatives aux régimes douaniers intégrés et de la nécessité pour les administrations des douanes et les entreprises de coopérer entre elles;

**Prenant acte** que les Membres et les Unions douanières ou économiques pourraient devoir envisager de modifier leurs dispositions nationales de nature juridique ou autre en vue de permettre la mise en œuvre du Cadre de Normes de l'OMD.

#### DECIDE :

1. d'adopter le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial.
2. que les Membres du Conseil et les Unions douanières ou économiques devront :
  - 2.1 mettre en œuvre le plus rapidement possible, en fonction des capacités de chaque administration et des prérogatives dont elle dispose effectivement sur le plan législatif, les principes, normes et autres dispositions contenus dans le Cadre de Normes de l'OMD;

---

<sup>14</sup> Conseil de coopération douanière est la dénomination officielle de l'Organisation mondiale des douanes.

- 2.2 encourager toute amélioration à apporter à l'éthique et aux capacités de la douane afin d'offrir un cadre complet pour la sécurité des échanges à l'échelon mondial;
  - 2.3 définir des mesures durables à prendre en matière de renforcement des capacités, notamment les modifications à apporter le cas échéant aux règles et procédures nationales de nature juridique et administrative, et veiller à les appliquer afin de permettre une mise en œuvre complète des dispositions du Cadre de Normes;
  - 2.4 envisager d'apporter une assistance technique afin d'encourager la mise en œuvre du Cadre de Normes;
  - 2.5 présenter à l'OMD à titre indicatif un calendrier de mise en œuvre du Cadre de Normes correspondant à leurs capacités;
  - 2.6 s'efforcer d'obtenir la pleine coopération des milieux commerciaux dans la mise en œuvre du Cadre de Normes;
  - 2.7 participer à des réunions périodiques d'évaluation visant à mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre;
  - 2.8 fournir à l'OMD des rapports périodiques concernant les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Cadre qui seront examinés lors de chaque réunion d'évaluation; et
  - 2.9 envisager le recours à l'application de méthodes d'analyse comparative afin d'évaluer les processus de mise en œuvre appliqués par chaque Membre.
3. que les Membres et les Unions douanières ou économiques devront notifier à l'OMD leur intention de mettre en œuvre le Cadre de Normes. L'OMD communiquera ces renseignements aux administrations des douanes de tous les Membres, ainsi qu'aux Unions douanières ou économiques qui auront notifié l'OMD.
  4. que les Membres et Unions douanières ou économiques qui auront notifié à l'OMD leur intention de mettre en œuvre le Cadre de Normes, devront travailler les uns avec les autres à la conception de mécanismes prévoyant la reconnaissance mutuelle de la validation et de l'accréditation des opérateurs économiques agréés, ainsi que des résultats des contrôles douaniers, et d'autres mécanismes éventuellement nécessaires pour supprimer ou réduire les redondances ou les doubles emplois en matière de validation et d'accréditation.

**P. GORDHAN,**  
**Président.**

