



## Conseil économique et social

Distr. générale  
1<sup>er</sup> septembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports**

**Cent vingt-sixième session**

Genève, 28 septembre-1<sup>er</sup> octobre 2010

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Activités d'autres organisations et pays intéressant  
le Groupe de travail**

### **Incidences du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial sur la Convention TIR**

**Note du secrétariat\***

#### **I. Mandat**

1. À sa cent vingt-troisième session, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'étudier les incidences du Cadre de normes (Cadre SAFE) de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial sur les instruments juridiques de la Commission économique pour l'Europe (CEE) relatifs à la facilitation du passage des frontières (ECE/TRANS/WP.30/246, par. 10), en particulier la Convention TIR de 1975. À sa cent vingt-quatrième session, le Groupe de travail a brièvement examiné l'étude en question, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2010/1. Compte tenu de la complexité des questions en jeu et de la disponibilité du document de référence en anglais seulement, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre les mesures nécessaires pour le faire traduire. Le présent document a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2010/1 pour traduction dans les langues officielles de la CEE.

---

\* Le présent document a été soumis tardivement parce que la dérogation relative au volume a elle-même été donnée tardivement.

## **II. Mise en œuvre du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial et de la Convention TIR**

### **A. Mise en œuvre: sur une base nationale ou internationale**

2. Pour faciliter la mise en œuvre continue du Cadre, la communauté douanière internationale a décidé de suivre une approche en plusieurs phases. Le Cadre SAFE va être mis en œuvre à divers stades en fonction de la capacité et du mandat de l'administration de chaque pays. Pour faciliter ce processus, l'OMD peut aider chaque membre à déterminer ses besoins en matière de renforcement des capacités et suggérer d'éventuelles solutions. Dans ces initiatives visant à renforcer les capacités, il sera tenu compte des aspects relatifs à l'intégrité des services douaniers et au développement de la formation.

3. La question de savoir si la mise en œuvre du Cadre devrait être volontaire ou obligatoire a fait l'objet d'un débat. D'un côté, il est présenté comme une plate-forme et il est appelé Cadre. Sa version initiale ne compte que 40 pages (dans la version anglaise) et les membres de l'OMD ont seulement signé des «déclarations d'intention» pour l'appliquer; de plus aucune date limite n'a été fixée pour son intégration dans le droit interne. D'un autre côté, compte tenu du pouvoir de persuasion de l'OMD, l'on peut être certain que le Cadre façonnera la grande majorité des futures initiatives douanières concernant la sécurité, lesquelles ne pourront devenir effectives que lorsque les administrations douanières auront conclu des arrangements bilatéraux ou multilatéraux.

### **B. Incidences du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial sur la Convention TIR**

4. Le Cadre SAFE et la Convention TIR ont des champs d'application différents: le Cadre traite de la question de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement, tandis que la Convention traite d'une opération de transit douanier international et, notamment, de la protection des recettes. La Convention est un instrument juridiquement contraignant tandis que le Cadre est un ensemble de normes dont l'application est facultative et dépend de la législation nationale pertinente ou d'arrangements complémentaires bilatéraux ou multilatéraux. Du point de vue juridique, les deux instruments sont interdépendants et peuvent être appliqués en parallèle sans conflit. La mise en œuvre du Cadre relève de l'article 47 de la Convention TIR en tant qu'ensemble de mesures et de contrôles imposés pour des motifs de sécurité publique.

5. La Convention TIR est essentiellement un outil conçu pour faciliter le transport international de marchandises, en particulier lors du passage des frontières. De nombreux obstacles au transport international ont été supprimés grâce à l'application de la procédure de transit TIR. Le transit douanier n'est qu'un aspect de la facilitation du passage des frontières, mais il a une importance cruciale. Cependant, si, en plus des questions de transit douanier, on introduit de nombreuses autres prescriptions applicables au transport et au commerce internationaux, leur application peut, sans qu'on le veuille, entraver la mise en œuvre des dispositions de la Convention. À titre d'exemple, si les pays qui sont des Parties contractantes à la Convention appliquent, au titre du Cadre SAFE, la disposition imposant la présentation d'une déclaration préalable de chargement, cette prescription peut entraîner des retards aux frontières lors de transports TIR. Par conséquent, les Parties contractantes devraient réfléchir à diverses initiatives dans le domaine douanier, tout particulièrement à caractère mondial, étudier les incidences que leur mise en œuvre peut avoir sur le

fonctionnement sans heurt de la procédure TIR et déterminer s'il est possible d'harmoniser les dispositions de la Convention avec ces initiatives.

### **III. Analyse des normes du pilier 1 du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial**

#### **A. Norme 1 – Gestion de la chaîne logistique intégrée**

6. Aux termes de la norme 1, l'administration douanière devrait appliquer les procédures de contrôle douanier intégré décrites dans les Directives douanières relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée (Directives GCLI) de l'OMD. [Note: «Chaîne logistique» est l'expression qui a été retenue dans le Cadre SAFE comme équivalent de «Supply Chain» dans la Convention TIR, c'est l'expression «chaîne d'approvisionnement» qui a été retenue.]

7. L'analyse comparative de la Convention TIR et de la spécification technique énoncée dans la norme 1 (annexée au présent document) fait apparaître les concordances suivantes entre la Convention et le Cadre SAFE:

a) La Convention TIR assure l'intégrité de l'envoi depuis le moment où les marchandises sont chargées à bord du conteneur ou, si elles ne sont pas conteneurisées, à bord du véhicule ou d'une combinaison de véhicules jusqu'au moment où elles ne sont plus soumises au contrôle de la douane au lieu de destination;

b) 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 dans le cadre d'un transport TIR;

c) La Convention TIR constitue une chaîne de contrôle douanier intégré dans le cadre d'un transport TIR;

d) Les autorités douanières vérifient l'intégrité des scellements douaniers, dans le cadre d'un transport TIR;

e) La Convention TIR établit une base juridique pour la coopération internationale entre les administrations douanières dans le domaine du contrôle du transport routier international.

8. Une nouvelle analyse (Annexe) montre qu'un certain nombre d'éléments du Cadre SAFE peuvent être intégrés dans la Convention TIR dans le cadre du projet eTIR:

a) Transmission par voie électronique d'une déclaration préalable de chargement des marchandises à l'arrivée, au départ et en transit, aux fins de l'évaluation des risques, pour des raisons de sécurité;

b) Utilisation du Modèle de données de l'OMD qui définit le format des messages électroniques correspondant aux déclarations de chargement et comprend tous les éléments de données énumérés dans le Cadre SAFE qui peuvent être exigés à l'avance pour des raisons de sécurité;

c) Création d'un système de messagerie électronique afin d'échanger des renseignements concernant les marchandises à haut risque, les notifications de départ, notamment les résultats du contrôle ainsi que la notification d'arrivée correspondante pour des raisons de sécurité.

9. On considère qu'il est possible d'intégrer les éléments suivants du Cadre SAFE en modifiant les articles pertinents ou en ajoutant à la Convention une nouvelle annexe sur la sûreté:

a) Obligation pour les titulaires de carnets TIR de transmettre par voie électronique une déclaration préalable de chargement des marchandises à l'arrivée, au départ et en transit, aux fins de l'évaluation des risques, pour des raisons de sécurité;

b) Délai pour la transmission d'une déclaration préalable de chargement des marchandises;

c) Structure des données figurant sur une déclaration préalable de chargement des marchandises;

d) Statut d'OEA (opérateur économique agréé) qui peut donner la possibilité au titulaire de carnets TIR de devenir un maillon d'une chaîne logistique agréée.

10. Enfin, il ressort de l'analyse que les éléments suivants du Cadre SAFE sont difficiles à intégrer dans la Convention TIR, mais peuvent être intégrés dans la «Convention sur l'harmonisation»:

a) Concept de guichet unique;

b) Gestion coordonnée des frontières.

## **B. Norme 2 – Prérogatives pour l'inspection du fret**

11. Selon la norme 2, les administrations douanières devraient être habilitées à inspecter le fret à l'entrée, à la sortie, lors du transit (y compris celui demeurant à bord) ou du transbordement. De même, selon la Convention TIR, tous les bureaux de douane participant au régime TIR sont habilités à inspecter les marchandises au départ, à la sortie ou en transit dans le cadre d'un transport TIR.

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

12. Aux termes de la norme 3, du matériel d'inspection non intrusif et du matériel de détection des rayonnements devraient être disponibles et utilisés pour procéder, le cas échéant, aux inspections et cela conformément à l'évaluation des risques. Ce matériel est nécessaire pour inspecter rapidement les conteneurs ou le fret à haut risque sans entraver la circulation du commerce licite.

13. En fait, la Convention TIR n'énonce aucune obligation ou recommandation concernant l'emploi de matériel d'inspection moderne aux fins de la facilitation du commerce international. Comme la Convention a notamment pour fonction de faciliter ce commerce, il semble que l'intégration des dispositions de la norme 3 dans la Convention nécessiterait un amendement à cette dernière sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

## **D. Norme 4 – Systèmes de gestion des risques**

14. Selon la norme 4, les administrations douanières devraient créer un système de gestion des risques permettant d'identifier les envois susceptibles de présenter des risques élevés et l'automatiser. Le système devrait comprendre un mécanisme permettant de valider

l'évaluation des menaces et les décisions prises en matière de ciblage, et de déterminer les pratiques conseillées. Les éléments pertinents de cette norme pourraient être intégrés dans la Convention TIR en tant que résultat du projet eTIR, à savoir:

a) Mise au point d'un système automatisé utilisant la gestion des risques pour identifier, sur la base d'informations préalables et du renseignement stratégique, le fret et les envois conteneurisés qui présentent un risque potentiel en matière de sécurité;

b) Le système devrait comprendre un mécanisme permettant de valider l'évaluation des menaces et les décisions prises en matière de ciblage, et de déterminer les pratiques conseillées.

## **E. Norme 5 – Fret ou conteneurs à haut risque**

15. Aux termes de la norme 5, la douane devrait utiliser des méthodes sophistiquées pour identifier et cibler le fret susceptible de présenter des risques élevés, notamment la transmission préalable, par voie électronique, de renseignements concernant les envois commerciaux destinés à un pays ou arrivant d'un pays, avant leur départ ou leur arrivée, le renseignement stratégique, les données commerciales informatisées, l'analyse des anomalies, et la sécurité relative de la chaîne logistique de l'opérateur.

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

17. Il ressort d'une analyse comparative de la Convention TIR et de la spécification technique de la norme que la Convention n'énonce aucune obligation ou recommandation concernant l'emploi de méthodes sophistiquées pour identifier et cibler le fret susceptible de présenter des risques élevés. Comme la Convention a notamment pour fonction de faciliter le commerce international, il est possible d'y intégrer les dispositions de la norme 5 par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

## **F. Norme 6 – Renseignements fournis à l'avance par voie électronique**

18. Selon la norme 6, les administrations douanières devraient exiger que des renseignements soient fournis à l'avance par voie électronique au sujet du fret et des envois conteneurisés, en temps opportun pour permettre une évaluation adéquate des risques. Cette norme a des liens étroits avec les questions suivantes traitées dans la norme 1 du pilier 1:

- a) Déclaration de chargement;
- b) Délai;
- c) Modèle de données de l'OMD;
- d) Évaluation des risques.

19. Dans le cadre du projet eTIR, les éléments suivants peuvent être intégrés dans la Convention TIR:

a) Création de systèmes douaniers informatisés pour traiter les renseignements fournis à l'avance pour des raisons de sécurité;

- b) Utilisation des spécifications de messages électroniques du Modèle de données de l'OMD;
- c) Sécurité informatique, signatures numériques et protection et caractère confidentiel des données.

## **G. Norme 7 – Ciblage et communication**

20. Aux termes de la norme 7, les administrations douanières devraient prévoir des programmes conjoints de ciblage et de vérification, l'utilisation d'un ensemble normalisé de critères de ciblage, ainsi que des mécanismes compatibles aux fins de la communication et de l'échange; ces éléments faciliteront la future mise au point d'un système de reconnaissance mutuelle des contrôles.

21. Du fait que le ciblage et la communication devraient être fondés sur les techniques informatiques, on peut suggérer d'intégrer les dispositions de la norme 7 dans la Convention TIR dans le cadre de l'exécution du projet eTIR.

## **H. Norme 8 – Mesures de performance**

22. Selon la norme 8, les administrations douanières devraient 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.

23. Cette norme va manifestement au-delà du champ de la Convention TIR et ne peut être appliquée au titre de la Convention.

## **I. Norme 9 – Évaluation de la sécurité**

24. Selon la norme 9, les administrations douanières devraient coopérer avec les autres autorités compétentes pour effectuer des évaluations en matière de sécurité relatives au mouvement des marchandises dans la chaîne logistique internationale et s'engager à combler rapidement les lacunes décelées.

25. Une analyse comparative de la Convention TIR et de la spécification technique énoncée dans la norme ne fait pas ressortir l'existence d'éléments «Évaluation de la sécurité» dans la Convention, mais, du fait que la norme 9 est destinée à faciliter le commerce mondial, il est possible de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

## **J. Norme 10 – Éthique du personnel**

26. Selon la norme 10, les administrations douanières et les autres autorités compétentes devraient être encouragées à mettre en œuvre des programmes visant à prévenir les manquements aux règles d'éthique commis par le personnel, à identifier les violations en la

matière et à les réprimer. Comme cette norme va au-delà du champ de la Convention TIR, il ne semble pas judicieux d'en intégrer les dispositions dans la Convention.

## K. Norme 11 – Inspection au départ aux fins de la sécurité

27. Selon la norme 11, les administrations douanières devraient procéder à une inspection au départ du fret et des conteneurs à haut risque, afin d'assurer leur sécurité, à la demande raisonnable du pays d'importation. La spécification technique énoncée par cette norme ne figure pas dans la Convention TIR mais, du fait que la norme 11 est destinée à faciliter le commerce mondial, il est possible de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

## L. Tableau récapitulatif de l'analyse du pilier 1

28. Le tableau ci-dessous présente un bref récapitulatif de l'analyse comparative des normes du pilier 1 et de la Convention TIR:

<i>Normes du pilier 1</i>	<i>Convention TIR</i>
Norme 1 – Gestion de la chaîne logistique intégrée	Partiellement intégrée. Possibilité d'intégrer les éléments manquants dans le cadre du projet eTIR, en modifiant les articles pertinents de la Convention TIR et/ou en ajoutant une nouvelle annexe sur la sécurité à la Convention TIR.
Norme 2 – Prérogatives pour l'inspection du fret	Totalement intégrée.
Norme 3 – Technologie moderne pour le matériel d'inspection	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 4 – Systèmes de gestion des risques	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention dans le cadre du projet eTIR.
Norme 5 – Fret ou conteneurs à haut risque	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

<i>Normes du pilier 1</i>	<i>Convention TIR</i>
Norme 6 – Renseignements fournis à l'avance par voie électronique	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention dans le cadre du projet eTIR.
Norme 7 – Ciblage et communication	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention dans le cadre du projet eTIR.
Norme 8 – Mesures de performance	Non intégrée. Il n'est pas judicieux de l'intégrer dans la Convention parce qu'elle va au-delà du champ de la Convention.
Norme 9 – Évaluation de la sécurité	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 10 – Éthique du personnel	Non intégrée. Il n'est pas judicieux de l'intégrer dans la Convention parce qu'elle va au-delà du champ de la Convention.
Norme 11 – Inspection au départ aux fins de la sécurité	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention par amendement à la Convention sous la forme d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

#### **IV. Analyse des normes du pilier 2 du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial**

##### **A. Norme 1 – Partenariat**

29. Aux termes de la norme 1, Les opérateurs économiques agréés participant à la chaîne logistique internationale s'engagent dans un processus d'auto-évaluation par rapport à des pratiques conseillées et des normes de sécurité déterminées à l'avance afin de s'assurer que leurs procédures et leurs principes internes offrent des garanties adéquates contre la manipulation de leurs envois et de leurs conteneurs jusqu'à ce qu'ils ne soient plus sous le contrôle de la douane à destination.



30. La Convention TIR ne prévoit pas de programmes de partenariat visant à renforcer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Si les Parties contractantes décident d'appliquer le concept d'OEA dans le cadre de la Convention TIR, les modalités d'un tel programme doivent être mises au point et intégrées dans la Convention en tant que modèle mutuellement reconnu. Une nouvelle annexe sur la sécurité qui serait ajoutée à la Convention TIR pourrait être la place qui convient pour ce modèle et les éléments techniques suivants peuvent être utilisés pour la modélisation du programme:

a) Le programme de partenariat douane-entreprises devrait être tel que les plans de sécurité reposant sur le modèle commercial de l'opérateur économique agréé puissent être souples et personnalisés;

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

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

d) Des examens périodiques, fondés sur les risques, des processus suivis par l'opérateur économique agréé, ainsi que des mesures de sécurité, devraient être effectués et devraient être conformes aux procédures de sécurité énoncées dans l'accord commercial relatif à la sécurité.

## **B. Norme 2 – Sécurité**

31. Selon la norme 2, Les opérateurs économiques agréés doivent incorporer les meilleures pratiques déterminées à l'avance en matière de sécurité dans leurs méthodes commerciales existantes. La spécification énoncée dans cette norme comprend les éléments suivants:

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

b) 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 clefs, cartes d'accès et autres dispositifs permettant d'accéder librement aux biens et aux avoirs de l'entreprise;

c) 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;

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

e) Les programmes de sécurité concernant le personnel devraient comprendre une sélection des employés et des employés potentiels en tant que de besoin et dans la mesure où la législation nationale l'autorise. Ces programmes devraient comprendre un examen périodique des données générales concernant les employés travaillant à des postes sensibles en matière de sécurité, tout changement visible inhabituel dans la situation socioéconomique de l'employé devant être consigné;

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

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

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

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

32. Si les Parties contractantes décident d'appliquer le concept d'OEA dans le cadre de la Convention TIR, les éléments susmentionnés doivent être intégrés dans la Convention en tant que conditions à réunir pour l'agrément de l'OEA.

### **C. Norme 3 – Agrément**

33. Selon la norme 3, les administrations douanières, avec l'aide de représentants des milieux commerciaux, mettent en place des processus de validation ou des procédures d'agrément de la qualité qui inciteront les entreprises à devenir des opérateurs économiques agréés. Ces procédures incitent les entreprises à investir dans des pratiques et des systèmes satisfaisants en matière de sécurité, en raison notamment de la diminution du nombre des inspections et des évaluations qu'elles subissent aux fins du ciblage des risques, ainsi que du traitement accéléré de leurs marchandises.

34. Si les Parties contractantes à la Convention TIR décident d'appliquer le concept d'OEA dans le cadre de la Convention TIR, les éléments suivants de la spécification énoncée dans la norme 3 doivent être pris en considération:

a) 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;

b) 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;

c) 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 met en place des programmes nationaux [*Note*: Dans le Cadre SAFE: «... au fur et à mesure que la douane s'intègre dans des programmes nationaux»];

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

e) 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 sécurité;

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

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

#### **D. Norme 4 – Technologie**

35. Aux termes de la norme 4 du pilier 2, toutes les parties préservent l'intégrité du fret et des conteneurs, en facilitant le recours aux technologies modernes. Cette norme est un élément très important qui constitue un lien entre la Convention TIR et le cadre SAFE et qui peut servir de base pour intégrer le concept d'OEA dans la Convention: 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 de 1972 et dans la Convention TIR de 1975.

36. Si les Parties contractantes à la Convention TIR décident d'inclure la norme 4 du pilier 2 dans la Convention, elles doivent suivre les éléments de la spécification qui y est énoncée:

a) Les administrations des douanes devraient encourager et faciliter, grâce à des mesures incitatives progressives [*Note*: «Grâce à des incitants progressifs» dans le Cadre SAFE], 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;

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

c) 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;

d) L'administration des douanes et l'opérateur économique agréé devraient dialoguer au sujet des questions d'intérêt commun afin de tirer parti de l'amélioration des

normes commerciales et de l'évolution des technologies concernant l'intégrité des conteneurs, et devraient être disposés à traiter de concert les cas d'atteintes à la sécurité des scellements.

## **E. Norme 5 – Communication**

37. Selon cette norme, les administrations douanières mettent régulièrement à jour les programmes des partenariats douane-entreprises afin de promouvoir les normes de sécurité minimales et les pratiques conseillées en matière de sécurité de la chaîne logistique.

38. Si les Parties contractantes décident d'intégrer le concept d'OEA dans la Convention TIR, les éléments ci-après de cette norme peuvent être utiles pour définir les procédures de communication:

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

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

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

## **F. Norme 6 – Facilitation**

39. Selon la norme 6, les administrations douanières doivent travailler en coopération avec les opérateurs économiques agréés afin de maximiser la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale qui commence sur leur territoire douanier ou qui emprunte ce dernier.

40. Si les Parties contractantes décident d'intégrer la norme 6 du pilier 2 dans la Convention TIR, elles doivent appliquer les éléments ci-après de la spécification qui y est énoncée:

a) 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;

b) 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.

## G. Tableau récapitulatif succinct de l'analyse du pilier 2

41. Le tableau ci-dessous présente un bref récapitulatif de l'analyse comparative des normes du pilier 2 et de la Convention TIR:

<i>Normes du pilier 2</i>	<i>Convention TIR</i>
Norme 1 – Partenariat	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 2 – Sécurité	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 3 – Agrément	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 4 – Technologie	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité
Norme 5 – Communication	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Norme 6 – Facilitation	Non intégrée. Possibilité de l'intégrer dans la Convention sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sûreté.

## VII. Éventuelle intégration des normes des piliers 1 et 2 dans la Convention TIR

### A. Éléments clefs relatifs à la sécurité à intégrer

42. L'analyse ci-dessus démontre que de nombreux éléments des normes SAFE touchant à la sécurité n'apparaissent pas dans la Convention TIR, du fait que ces deux instruments internationaux traitent de sujets différents, à savoir la sécurité de la chaîne logistique et le transit douanier international. Si les Parties contractantes à la Convention TIR décident d'intégrer les normes des piliers 1 et 2 dans la Convention TIR, il serait

judicieux de privilégier les éléments clefs relatifs à la sécurité ci-après, prévus par les normes SAFE:

- a) Renseignements fournis à l'avance par voie électronique;
- b) Gestion des risques;
- c) Inspection au départ aux fins de la sécurité;
- d) Partenariats douane-entreprises fondés sur la notion d'OEA.

## **B. Renseignements fournis à l'avance par voie électronique aux fins de la sécurité**

43. Concernant les renseignements fournis à l'avance par voie électronique, les Parties contractantes déploient des efforts conjoints pour informatiser complètement le régime TIR. Le principal objectif de l'informatisation est de créer une base de données internationale centralisée afin de faciliter l'échange sécurisé de données TIR entre les systèmes douaniers nationaux. Le fait pour les douanes de disposer de données électroniques relatives au régime TIR, comme les renseignements préalables sur le chargement, à un stade antérieur à la présentation de l'envoi au bureau de douane de départ, de passage et de destination, leur permettra de mettre au point et d'appliquer des outils de gestion des risques intégrés à l'échelle internationale, qui pourront être également utilisés aux fins de la sécurité.

44. Il peut être donné corps à l'obligation faite au titulaire du carnet TIR de présenter des renseignements électroniques aux fins de la sécurité sous la forme d'une notification préalable spécifique par l'ajout d'un nouveau paragraphe à l'article 47 qui renverrait directement à une nouvelle annexe sur les mesures de sécurité qu'il conviendrait d'appliquer à la chaîne d'approvisionnement dans le cadre des opérations de transport TIR. Cette nouvelle annexe qui porterait sur la sécurité devrait renfermer un modèle de données pour les notifications TIR portant sur la sécurité conforme au modèle de déclaration de chargement prévu par le Cadre de normes de l'OMD.

45. En outre, le nouveau paragraphe de l'article 47 susmentionné devrait préciser le moment exact où la notification ou déclaration de sécurité TIR doit être déposée auprès de l'autorité douanière. Le Cadre de normes de l'OMD dispose qu'en cas d'opérations de transport routier, la douane ne devrait pas exiger que les déclarations préalables soient présentées plus d'une heure avant l'arrivée des marchandises au bureau de douane frontalier.

## **C. Gestion des risques et inspection au départ aux fins de la sécurité**

46. La gestion des risques et l'inspection au départ aux fins de la sécurité sont des questions liées à celle des renseignements fournis à l'avance par voie électronique aux fins de la sécurité. Aussi peuvent-elles être mentionnées sans spécifications détaillées dans un nouveau paragraphe de l'article 47, en tant qu'outils de facilitation des contrôles de sécurité. Il est également possible d'ajouter un nouveau commentaire à l'article 47, assorti de certaines explications sur la gestion des risques du point de vue de la sécurité.

## **D. Partenariat avec les entreprises**

47. Conformément au pilier 2 du Cadre de normes de l'OMD, chaque administration douanière établira un partenariat avec le secteur privé afin de le faire participer aux mesures visant à assurer la sécurité de la chaîne logistique internationale. Ce pilier a pour principal

objet de créer un système international permettant d'identifier les entreprises privées qui offrent un degré élevé de garantie en matière de sécurité pour ce qui est 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.

48. On trouvera ci-après des considérations au sujet de l'inclusion des partenariats douane-entreprises et de la notion d'OEA dans la Convention TIR.

## **VIII. La Convention TIR et l'opérateur économique agréé**

### **A. La notion d'opérateur économique agréé**

49. L'opérateur économique agréé est défini dans le Cadre de normes SAFE comme «une partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sécurité de la chaîne logistique».

50. La formule des opérateurs économiques agréés (OEA) est un dispositif d'application volontaire en vertu duquel les opérateurs de la chaîne logistique améliorent leurs performances en matière de sécurité en échange de mesures d'incitation.

### **B. Le titulaire de carnet TIR et l'opérateur économique agréé**

51. La partie qui intervient concrètement dans le transport international de marchandises dans le cadre du régime TIR est le titulaire du carnet TIR. Le statut de titulaire du carnet TIR n'est accordé qu'aux transporteurs routiers internationaux qui ont été habilités par des autorités douanières, en fonction de critères stricts exposés dans la deuxième partie de l'annexe 9. L'agrément peut être retiré si ces critères ne sont plus satisfaits.

52. Les principaux critères à respecter sont les suivants:

- a) Avoir une situation financière saine;
- b) Ne pas avoir commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale;
- c) Pouvoir prouver son aptitude à effectuer des transports internationaux, ou son expérience en la matière, et prouver ses connaissances en matière d'application de la Convention TIR;
- d) Rédiger une déclaration par laquelle le transporteur s'engage à respecter toutes les formalités douanières et à payer les sommes que les autorités compétentes peuvent éventuellement exiger de lui.

53. Les transporteurs ont été autorisés à utiliser les mesures de facilitation prévues par la Convention TIR à partir de 1999. Cette mesure visait à empêcher la fraude douanière et à réduire le risque de non-paiement des droits et taxes de douane.

54. Comme souligné dans le tableau ci-après, certains des critères qui s'appliquent au titulaire d'un carnet TIR sont conformes aux conditions et obligations imposées aux OEA, telles qu'elles sont indiquées par l'OMD dans les Lignes directrices OEA et les normes SAFE (2007).

*Opérateur économique agréé**Titulaire de carnet TIR***Preuve du respect des prescriptions douanières**

La présente disposition exige que l'OEA n'ait pas commis, au cours d'une période déterminée, d'infraction, telle que définie dans la législation nationale, qui empêcherait de le désigner comme OEA.

Absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale.

Déclaration écrite par laquelle le transporteur s'engage à respecter toutes les formalités douanières et à payer les sommes que les autorités compétentes peuvent éventuellement exiger de lui.

**Solvabilité [ou viabilité financière]**

La présente disposition exige que l'OEA possède une bonne situation financière, suffisante pour lui permettre de remplir ses engagements compte tenu des caractéristiques du type d'activité commerciale en cause.

Situation financière saine.

55. À l'inverse, les normes SAFE énoncent de nombreuses conditions et obligations supplémentaires en matière de sécurité que les OEA doivent remplir, notamment en ce qui concerne les points suivants: système satisfaisant de gestion des dossiers; consultation, coopération et communication; éducation, formation et information; échange de renseignements, accès et confidentialité; sécurité du fret, des moyens de transport et des installations et sécurité relative au personnel; sécurité liée aux partenaires commerciaux; gestion des crises et reprise des activités suite à un incident; et évaluation, analyses et améliorations à apporter. Pour de plus amples détails, consulter la section 5.2 des normes SAFE (2007).

### C. Intégration dans la Convention TIR des éléments relatifs à la sécurité applicables à l'opérateur économique agréé

56. Si l'on inclut les éléments de sécurité applicables à l'OEA dans la Convention TIR, cela n'affectera pas les droits et responsabilités actuels des titulaires de carnets TIR: ils continueront à profiter des avantages que leur offre la Convention sans nécessairement recevoir le statut d'opérateur économique agréé aux fins de la sécurité. Cependant, compte tenu de l'esprit de la Convention et de la volonté générale des Parties contractantes de simplifier les formalités administratives aux frontières dans le domaine du transport international, on peut faire valoir que le fait de donner aux titulaires de carnets TIR qui le souhaitent la possibilité de demander à bénéficier d'un statut mutuellement reconnu de transporteur fiable, soit un équivalent de l'OEA (normes SAFE), pourrait renforcer encore la facilitation. Il doit être entendu, cependant, que les plus grands avantages offerts par ce type de statut seront vraisemblablement trouvés en dehors du champ d'application de la Convention TIR.

57. Si les Parties contractantes à la Convention TIR décident d'intégrer dans la Convention les éléments relatifs à la sécurité applicables aux OEA et de donner aux titulaires de carnets TIR la possibilité de demander à bénéficier d'un statut qui, du point de vue de la sécurité, serait analogue à celui de l'OEA en vertu des normes SAFE, il conviendrait de considérer tous ces éléments comme les conditions et obligations à remplir pour l'agrément des titulaires de carnets TIR.

58. Il semble y avoir deux manières de procéder pour intégrer dans la Convention TIR les éléments relatifs à la sécurité applicables à l'OEA:



a) Ajouter les éléments manquants dans la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR, en tant qu'obligations spécifiques à remplir pour être habilité, en tant que personne physique ou morale, à utiliser les carnets TIR;

b) Ajouter dans la Convention une nouvelle annexe qui porterait sur la sécurité afin de permettre à toute personne habilitée à utiliser un carnet TIR (deuxième partie de l'annexe 9) la possibilité de demander à bénéficier du statut d'opérateur TIR fiable, conformément aux conditions et obligations supplémentaires qui sont définies en matière de sécurité dans les normes SAFE (2007).

59. L'option b) offre une plus grande souplesse. Elle ne suppose pas de modifier les obligations et conditions que le secteur des transports doit remplir pour utiliser les carnets TIR, tout en donnant la possibilité à chaque titulaire d'un carnet TIR d'être agréé par les douanes comme un opérateur TIR fiable qui sera mutuellement reconnu par les Parties contractantes à la Convention TIR. Il s'agit d'un dispositif d'application volontaire qui permet aux titulaires de carnets TIR d'améliorer leurs performances en matière de sécurité dans le cadre de la chaîne internationale d'approvisionnement.

60. Cette option n'oblige pas à réexaminer les critères qui ont déjà été étudiés aux fins de l'octroi de l'autorisation à utiliser des carnets TIR, notamment:

a) Avoir une situation financière saine;

b) Pouvoir prouver son aptitude à effectuer des transports internationaux, ou son expérience en la matière, et prouver ses connaissances en matière d'application de la Convention TIR;

c) Ne pas avoir commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale;

d) Rédiger une déclaration par laquelle le transporteur s'engage à respecter toutes les formalités douanières et à payer les sommes que les autorités compétentes peuvent éventuellement exiger de lui.

61. Un titulaire de carnet TIR, cherchant à obtenir le statut de transporteur TIR fiable, devrait satisfaire aux autres conditions et obligations minimales ci-après en matière de sécurité, fondées sur les normes SAFE:

a) Il doit mettre en œuvre un système efficace de gestion des dossiers commerciaux permettant à la douane de procéder à tout contrôle nécessaire du mouvement de fret du point de vue de la sécurité;

b) Il doit mettre en place un mécanisme de travail permettant d'assurer la consultation, la coopération et la communication avec les douanes sur les questions relatives à la sécurité;

c) Il doit avoir élaboré à l'intention de son personnel des programmes d'éducation, de formation et d'information concernant l'intégrité du fret et la sécurité de la chaîne logistique, et les appliquer;

d) Il doit mettre en place des procédures en matière d'échange de renseignements, d'accès et de confidentialité pour pouvoir garantir l'exactitude des renseignements sur les marchandises et leur transmission aux douanes en temps utile;

e) Il doit appliquer une politique documentée en matière de sécurité de l'information et mettre en place des procédures et/ou des contrôles en matière de sécurité pour se prémunir contre toute perte d'information et protéger ses bases de données et ses archives contre tout accès non autorisé;

- f) Il doit créer et tenir à jour des procédures concernant la sécurité du fret, des moyens de transport et des installations et la sécurité relative au personnel;
- g) Il doit mettre en œuvre des mesures permettant d'identifier clairement ses partenaires commerciaux afin de sécuriser la chaîne internationale d'approvisionnement;
- h) Il doit élaborer et documenter, en collaboration avec les autorités concernées, lorsque cela est recommandé ou nécessaire, des programmes de gestion des crises liées à la sécurité et des plans visant à assurer la reprise des activités suite à un incident;
- i) Il doit régulièrement mesurer, analyser et améliorer l'évaluation des risques que présentent ses opérations en matière de sécurité et prendre les mesures appropriées pour atténuer [*Note*: Dans les normes SAFE, le mot «éliminer» a été employé pour traduire le mot anglais «mitigate»] ces risques.

62. Un titulaire d'un carnet TIR qui répond aux critères de sécurité ci-dessus sera reconnu par les douanes, dans toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, comme un partenaire fiable dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement internationale. Cela signifie qu'il fait tout ce qui est en son pouvoir pour réduire les menaces pesant sur la chaîne d'approvisionnement à laquelle il participe. Le statut de transporteur TIR fiable renforce sa réputation et lui procure des facilités pour les contrôles de sécurité. Il pourrait donc être choisi comme un partenaire commercial sûr, mutuellement reconnu, lorsqu'un autre opérateur économique fiable est à la recherche de nouveaux partenaires pour sa chaîne d'approvisionnement sécurisée.

63. Si les Parties contractantes à la Convention TIR décident d'intégrer dans la Convention les éléments relatifs à la sécurité applicables aux OEA, elles devront non seulement adopter les conditions et obligations imposées aux opérateurs TIR agréés, mais aussi indiquer les avantages dont elles pourraient bénéficier du point de vue de la sécurité, sur la base de la liste indicative des avantages possibles suggérée dans les normes SAFE (voir le paragraphe 5.3), par exemple:

- a) Traitement accéléré de leurs marchandises et de leurs documents aux fins de la sécurité;
- b) Nombre minimal d'inspections du fret à des fins de sécurité;
- c) Emploi en priorité de techniques d'inspection non intrusives lorsqu'une vérification des marchandises doit être effectuée;
- d) Libre accès aux nom et coordonnées des autres opérateurs fiables (OEA), avec le consentement de ces derniers;
- e) Libre accès aux informations concernant les pratiques recommandées et les normes de sécurité reconnues.

64. En outre, les Parties contractantes devraient élaborer, éventuellement dans le cadre d'une nouvelle annexe qui porterait sur la sécurité, des principes généraux applicables aux procédures de validation et d'agrément, ainsi que les critères de refus, de suspension, d'annulation ou de retrait du statut d'OEA, sur la base des principes énoncés au paragraphe 5.4 des normes SAFE.

#### **D. Bref tableau récapitulatif des conditions requises pour que le titulaire d'un carnet TIR obtienne le statut d'opérateur économique agréé**

65. Le tableau ci-dessous présente un bref récapitulatif des conditions que le titulaire d'un carnet TIR doit satisfaire pour obtenir le statut d'OEA.

<i>Cadre de normes SAFE</i>	<i>Convention TIR</i>
Preuve du respect des prescriptions douanières	Disposition intégrée.
Solvabilité [ou viabilité financière]	Disposition intégrée.
Système satisfaisant de gestion des dossiers commerciaux	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Éducation, formation et information	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Échange de renseignements, accès et confidentialité	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Sécurité du fret	Disposition partiellement intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Sécurité des moyens de transport	Disposition partiellement intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Sécurité des installations	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Sécurité relative au personnel	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Sécurité liée aux partenaires commerciaux	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Gestion des crises et reprise des activités suite à un incident	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.
Évaluation, analyses et améliorations à apporter	Disposition non intégrée. Possibilité de l'intégrer sous la forme d'une partie d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité.

## IX. Conclusions

66. La Convention TIR comprend déjà un certain nombre d'éléments qui peuvent être utilisés pour renforcer la sécurité de la chaîne internationale d'approvisionnement et qui sont compatibles avec les normes pertinentes du Cadre de normes SAFE. Cependant, étant donné que les deux instruments juridiques ont des champs d'application différents, de nombreux éléments des normes SAFE ne figurent pas dans la Convention TIR.

67. En particulier, il est recommandé aux Parties contractantes à la Convention TIR d'examiner les éléments clés ci-après des normes SAFE, en vue de leur inclusion dans la Convention TIR:

- a) Renseignements fournis à l'avance par voie électronique;
- b) Gestion des risques;
- c) Inspection au départ aux fins de la sécurité;
- d) Partenariat entre les douanes et les titulaires d'un carnet TIR sur la base du concept des OEA.

68. L'inclusion des éléments concernant les «renseignements fournis à l'avance par voie électronique», et la «gestion des risques» peut être réalisée dans le cadre du projet eTIR, tandis que l'inclusion des éléments concernant l'«inspection au départ aux fins de la sécurité» peut se faire par le biais d'une note explicative ou d'un commentaire à l'article 47 sur la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ou sous la forme d'une nouvelle annexe de la Convention TIR qui porterait sur la sécurité. Ladite annexe peut aussi reprendre d'autres éléments manquants des normes SAFE, notamment la notion de partenariat entre les douanes et les titulaires d'un carnet TIR sur la base du concept des opérateurs économiques agréés.

69. Conformément aux normes SAFE, toutes les normes SAFE et leurs programmes de mise en œuvre, y compris l'OEA, sont d'application volontaire. Par conséquent, le fait de demander à bénéficier du statut d'OEA dans le cadre de la Convention TIR devrait rester une option à la discrétion des transporteurs et l'intégration dans la Convention TIR des éléments relatifs à la sécurité applicables aux OEA ne devrait pas conduire à une quelconque discrimination entre les titulaires de carnets TIR, selon qu'ils bénéficient ou non du statut d'OEA. En d'autres termes, toutes les facilités prévues dans la Convention TIR doivent être offertes aux titulaires de carnets TIR agréés, indépendamment de leur statut d'OEA. Ce principe peut poser des difficultés lorsque les Parties contractantes définissent les avantages qu'elles entendent offrir, du point de vue de la sécurité, aux détenteurs du statut d'OEA, puisque ces avantages sortent du champ d'application de la Convention TIR.

## Annexe

## Analyse des spécifications techniques relatives à la norme 1 (pilier 1) du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial

*Spécifications techniques de la norme 1 (pilier1)*

*Dispositions pertinentes de la Convention TIR et analyse*

Première partie Mesures générales de contrôle

### 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.

L'élément «Contrôle douanier» de la norme 1 est conforme aux dispositions suivantes de la Convention TIR concernant le contrôle douanier et l'intégrité de l'envoi:

1) En règle générale, les marchandises sont transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers ou des conteneurs sécurisés dont le compartiment réservé au chargement est construit de telle manière que l'on ne puisse pas avoir accès à l'intérieur une fois qu'ils ont été scellés par les autorités douanières, toute tentative d'infraction à cette disposition devant être aisément décelable (annexes 2 et 7);

2) Les véhicules et les conteneurs doivent avoir été auparavant admis au transport international sous scellement douanier. Les certificats d'agrément sont reconnus dans toutes les Parties contractantes à la Convention TIR (art. 3, 12 et 13 et annexes 3, 4 et 7);

3) Les marchandises sont transportées sous le couvert d'un document douanier international, le carnet TIR, qui sert de déclaration unique de transit douanier et de garantie (annexe 1);

4) Dans le carnet TIR figure notamment le manifeste des marchandises, dans lequel sont consignées des indications relatives à toutes les marchandises composant l'envoi, à des fins de contrôle (annexe 1);

5) Dans le carnet TIR figure également le procès-verbal de constat, qui doit être établi lorsqu'un scellement douanier est rompu ou que des marchandises ont été endommagées en cours de route (annexe 1);

6) Le carnet TIR ne pourra être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge (art. 18);

7) À des fins de contrôle, les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur doivent être présentés avec le carnet TIR au bureau de douane de départ, aux bureaux de douane de passage et au bureau de douane de destination (art. 19 et 21);

8) Les résultats des contrôles douaniers doivent être consignés par chaque bureau de douane dans le carnet TIR (art. 24 et annexe 1);

9) Les dispositions de la Convention TIR ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basées sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique (art. 47, par. 1).

### Évaluation des risques

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

Hormis le commentaire à l'article 23 («Escorte des véhicules routiers»), aucune disposition relative à l'évaluation des risques n'est énoncée dans la Convention TIR, mais cet élément de la norme 1 peut être intégré dans la Convention dans le cadre du projet eTIR et/ou dans une nouvelle annexe qui porterait sur la sécurité.

renseignement. De tels accords devraient prévoir la possibilité d'appliquer des procédures conjointes de surveillance ou de contrôle de la qualité afin de s'assurer du respect des normes.

### Contrôles au départ

Le bureau de douane de départ doit prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre l'identification de l'envoi et la détection de toute manipulation non autorisée le long de la chaîne logistique. S'agissant des envois maritimes conteneurisés, la sélection, l'évaluation des risques et autres mesures de cette nature devraient être effectuées avant le chargement des conteneurs à bord des navires. Le Code ISPS<sup>1</sup> (b1630-37) décrit en termes généraux les mesures à prendre dans les installations portuaires. En outre, les administrations des douanes situées le long de la chaîne logistique devraient convenir de l'utilisation d'un système de messagerie électronique afin d'échanger des renseignements douaniers, les résultats des contrôles et les notifications d'arrivée, en particulier s'agissant des envois à haut risque. Si nécessaire, les administrations des douanes devraient modifier leurs prérogatives officielles d'habilitation de manière à pouvoir examiner en détail les envois à haut risque.

A. Cet élément de la norme 1 est conforme aux dispositions suivantes de la Convention TIR:

1) Les pays de transit et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ (note explicative 0.5 à l'article 5);

2) Les autorités douanières du pays de départ doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises (art. 19);

3) Les indications du carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ (note explicative 0.5 à l'article 5);

4) L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents commerciaux relatifs à ces marchandises; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur (note explicative 0.19 à l'article 19);

5) Le bon fonctionnement du régime TIR implique que le contrôle douanier au bureau de départ soit strict et complet puisque le fonctionnement de la procédure TIR en dépend. Il faut en particulier empêcher les faits suivants:

<sup>1</sup> Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

- Fausse déclaration de marchandises permettant leur remplacement par d'autres marchandises en cours de route;
- Transport de marchandises non indiquées sur le manifeste du carnet TIR.

(commentaires à l'article 19: «Inspection au bureau de départ»).

B. L'élément «Contrôles au départ» de la norme 1 prescrit aux administrations des douanes situées le long de la chaîne d'approvisionnement de 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. À l'heure actuelle, des mesures sont prises en vue d'informatiser l'ensemble du système TIR (projet eTIR) et d'établir une base de données internationale centralisée dans l'objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers nationaux.

### Scellements

Dans l'intérêt de la sécurité de la chaîne logistique et de la chaîne de contrôle douanier intégré, et notamment en vue d'assurer un mouvement pleinement sécurisé depuis l'empotage 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. De tels programmes d'intégrité des scellements, qui reposent sur l'utilisation de scellements mécaniques de haute sécurité au point d'empotage comme le prescrit la norme ISO<sup>2</sup> 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 clefs, par exemple lors d'une rupture de charge.

A. Cet élément de la norme 1 est conforme aux dispositions suivantes de la Convention TIR concernant l'intégrité des scellements:

1) Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour l'apposition des scellements douaniers, ou pour le contrôle des scellements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées (art. 19);

2) Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches, ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément (note explicative 0.19 à l'article 19);

3) En règle générale, les autorités douanières des bureaux de douane de passage

<sup>2</sup> Organisation internationale de normalisation.



*Spécifications techniques de la norme 1 (pilier1)**Dispositions pertinentes de la Convention TIR et analyse*

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

de chacune des Parties contractantes acceptent les scelllements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scelllements (art. 22, par. 1);

4) Les scelllements douaniers acceptés par une Partie contractante bénéficient sur son territoire de la même protection juridique que les scelllements nationaux (art. 22, par. 2);

5) Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite des marchandises, elles feront mention sur le carnet TIR des nouveaux scelllements apposés (art. 24, 35);

6) Si les scelllements douaniers sont rompus en cours de route, dans des cas autres que lors d'une visite des douanes, le procès-verbal certifié de constat inséré dans le carnet TIR doit être dressé (art. 25).

B. Comme stipulé dans le commentaire à l'article 22 («Normes relatives aux scelllements douaniers»), la Convention TIR ne traite pas la question des normes et des prescriptions concernant les scelllements douaniers. Elle dispose seulement qu'en règle générale les Parties contractantes doivent accepter les scelllements douaniers apposés par les autres Parties contractantes. La détermination des spécifications des scelllements douaniers est donc laissée à la discrétion des autorités douanières nationales. Toutefois, pour que les scelllements douaniers offrent un niveau de sécurité élevé, il est essentiel que les autorités douanières utilisent des scelllements qui satisfassent aux normes et aux prescriptions internationales les plus récentes dans ce domaine. C'est pourquoi l'attention des autorités douanières est appelée sur les directives relatives au chapitre 6 de l'annexe générale de la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (Convention de Kyoto révisée) ainsi que sur les conditions minimales auxquelles doivent répondre les scelllements douaniers énoncés au chapitre 1 de l'annexe spécifique E de ladite convention, élaborée sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

**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.

A. La référence unique de l'envoi n'est pas mentionnée dans la Convention TIR. Elle a pour fonction principale d'établir une référence unique relative au volet commercial de la transaction effectuée par le client et le fournisseur. Cette référence doit être liée au «contrat de vente» conclu par le fournisseur et le client et ne joue aucun rôle dans les liens entre les différents intervenants de la procédure TIR.

B. La Convention TIR a sa propre référence: le numéro du carnet TIR. Mais elle n'exclut pas la possibilité d'indiquer la référence unique de l'envoi sur le carnet TIR en tant que données pour usage officiel sur la base du droit national ou international. En outre, la mention de la référence unique de l'envoi pourrait être introduite dans le cadre du projet eTIR.

Deuxième partie Présentation des données

**Déclaration d'exportation de marchandises**

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

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 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.

A. La Convention TIR ne prévoit ni la transmission préalable à la douane, par voie électronique, d'une déclaration d'exportation de marchandises par l'exportateur à des fins de sécurité, ni l'obligation, pour celui-ci, de confirmer au transporteur par écrit, et de préférence par voie électronique, qu'il a fourni à la douane une déclaration préalable d'exportation de marchandises.

B. La Convention TIR ne porte pas sur les procédures d'exportation et, de ce fait, ne devrait pas être modifiée en vue d'y intégrer cet élément. Elle n'exclut toutefois pas l'utilisation future d'une déclaration préalable d'exportation de marchandises dans le cadre d'une procédure TIR informatisée, par exemple, s'il existe une interface entre le système électronique national relatif aux exportations et le système eTIR.

**Déclaration de chargement**

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

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

A. La Convention TIR ne contient pas l'élément «Déclaration de chargement» de la norme 1, ce qui signifie que le transporteur n'est pas tenu de transmettre par voie électronique une déclaration préalable de chargement à la douane du lieu d'exportation ou d'importation à des fins de sécurité.

B. Comme la transmission préalable, par voie électronique, de renseignements relatifs à la déclaration de chargement est l'un des éléments clefs du Cadre SAFE, ainsi que l'une des dispositions du Code des douanes modernisé de l'Union européenne, elle peut être intégrée dans la Convention TIR afin de renforcer la sûreté du transport sous régime TIR et de faciliter les contrôles de sécurité effectués par la douane aux frontières.

C. La meilleure façon d'intégrer cet élément de la norme 1 dans la Convention TIR serait de traiter la question dans le cadre du projet eTIR.

**Déclaration d'importation de marchandises**

L'importateur, ou son agent, doit transmettre par voie électronique à la douane du lieu d'importation, une déclaration préalable de marchandises avant l'arrivée du moyen de transport au premier bureau de douane. Aux fins de la sécurité, la douane ne devrait pas exiger de renseignements autres que ceux énumérés dans le Cadre SAFE. Lorsque la déclaration de marchandises à l'importation est 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 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.

A. La Convention TIR ne prévoit pas la transmission préalable à la douane, par voie électronique, d'une déclaration d'importation de marchandises par l'importateur ou son agent.

B. Il ne serait pas logique de modifier la Convention TIR en vue d'appliquer l'élément «Déclaration de marchandises à l'importation» de la norme 1, car celui-ci porte sur une procédure douanière (à l'importation) mise en œuvre une fois que le régime TIR ne s'applique plus.

**Échange 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

A. L'élément «Échange d'informations concernant les envois à haut risque» de la norme 1 est conforme aux dispositions

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 peuvent 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.

#### **Notification «Pas de chargement», «Pas de déchargement»**

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

#### **Délai**

Le moment exact auquel les déclarations de marchandises et de chargement doivent être déposées auprès de l'administration des douanes à l'exportation ou à l'importation doit être défini par la législation nationale après une analyse approfondie de la situation géographique, des procédures commerciales applicables aux différents modes de transport et consultation du secteur privé et des autres administrations des douanes concernées. La douane doit réserver à tous les opérateurs économiques agréés les mêmes dispositions simplifiées, quel que soit le mode de transport.

suivantes de la Convention TIR concernant l'échange d'informations:

1) Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la Convention TIR (art. 50);

2) La Commission de contrôle TIR coordonne et encourage l'échange de renseignements confidentiels et autres informations entre les autorités compétentes des Parties contractantes (annexe 8, art. 10).

B. Les modifications de la Convention TIR ayant trait au système de messagerie électronique, à l'échange d'informations concernant les envois à haut risque, aux notifications de départ, y compris les résultats des contrôles, et aux notifications d'arrivée correspondantes, peuvent être effectuées dans le cadre du projet eTIR.

Ces éléments ne sont pas énoncés dans la Convention TIR, mais peuvent être intégrés dans le cadre du projet eTIR.

A. Les éléments «Délai» et «Déclaration de chargement» de la norme 1 sont interdépendants et peuvent être intégrés dans la Convention TIR en vue de renforcer la sûreté du transport sous régime TIR et de faciliter les contrôles douaniers et les contrôles de sécurité aux frontières.

B. La meilleure façon d'intégrer ces éléments dans la Convention TIR serait de le faire dans le cadre du projet eTIR et, éventuellement, de les incorporer dans une nouvelle annexe de la Convention qui porterait sur la sécurité.

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 vingt-quatre heures avant le chargement au port de départ.

Marchandises en vrac/diverses: plus de vingt-quatre 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 quatre heures avant l'arrivée au premier aéroport dans le pays de destination.

*Voie ferroviaire*

Plus de deux heures avant l'arrivée à la première gare dans le pays de destination.

*Route*

Plus d'une heure avant l'arrivée au premier bureau dans le pays de destination.

**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. À 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 dans les normes SAFE qui peuvent être exigés en tant qu'informations préalables aux fins de la sécurité.

Cet élément est dûment pris en compte dans le projet eTIR.

**Guichet unique**

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

Le concept de «Guichet unique» pourrait être traité dans le cadre de la «Convention sur l'harmonisation» et non de la Convention TIR.

**Gestion intégrée des frontières**

Les gouvernements devraient instaurer des accords de coopération entre leurs autorités publiques impliquées dans les échanges internationaux. Les gouvernements devraient également œuvrer avec les services frontaliers des gouvernements des pays voisins afin d'optimiser l'harmonisation des fonctions aux frontières. La mise en œuvre de tels accords de coopération pourrait permettre de résoudre des questions comme la coopération et la coordination à l'échelon national et international, et l'adoption de normes internationales. La gestion intégrée des frontières devrait favoriser la facilitation des échanges grâce à une chaîne logistique sécurisée.

Le concept de «Gestion intégrée des frontières» pourrait être traité dans le cadre de la «Convention sur l'harmonisation» et non dans celui de la Convention TIR.

Pour aider les administrations des douanes, l'OMD a élaboré un guide sur la gestion intégrée des frontières.

Troisième partie Chaîne logistique agréée

### Opérateurs économiques agréés

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

A. Le concept d'opérateur économique agréé ne figure pas dans la Convention TIR en tant que tel, au sens de personnes qui satisfont à des critères donnés définis dans le Cadre SAFE à des fins de sécurité.

B. La Convention TIR définit le titulaire du carnet TIR comme étant un transporteur (opérateur économique) habilité à utiliser les carnets TIR. Les titulaires de carnets TIR doivent avoir une situation financière solide et ne pas avoir commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale, mais ils sont tenus de respecter les critères de sécurité relatifs à la chaîne d'approvisionnement.

C. Comme le concept d'opérateur économique agréé est l'un des éléments clefs des normes du Cadre SAFE et qu'il fait partie du Code des douanes modernisé de l'Union européenne, il peut être intégré dans la Convention TIR afin que les titulaires de carnets TIR aient la possibilité de faire partie de la chaîne d'approvisionnement agréée.

### 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.

Le concept de «Chaîne logistique agréée» sort du champ d'application de la Convention TIR.