



**Programme des
Nations Unies pour
l'environnement**



Distr.
Restreinte

UNEP/OzL.Pro/ExCom/44/12
1 novembre 2004

FRANÇAIS
ORIGINAL: ANGLAIS

COMITÉ EXÉCUTIF
DU FONDS MULTILATÉRAL AUX FINS
D'APPLICATION DU PROTOCOLE DE MONTRÉAL
Quarante-quatrième réunion
Prague, 29 novembre – 3 décembre 2004

**Étude théorique de l'évaluation des projets relatifs à la formation
des agents de douanes et aux systèmes de permis**

TABLE DES MATIÈRES

I.	Historique et objectifs.....	1
II.	Systèmes d'autorisation.....	2
	a) Aperçu.....	2
	b) Enjeux de l'évaluation.....	3
III.	Projets de formation des agents des douanes.....	5
	a) Aperçu.....	5
	b) Retards dans la mise en œuvre.....	6
	c) Enjeux de l'évaluation.....	7
IV.	Quantité et qualité des rapports disponibles, utilisés pour l'étude théorique.....	9
V.	Démarche d'évaluation.....	11
VI.	Plan de travail pour l'évaluation.....	14
Annexes		
Annexe I	Informations contenues dans les rapports d'achèvement de projets	
	Ia Projets d'autorisation	
	Ib Projets de formation des agents des douanes	
Annexe II	Documents examinés	
Annexe III	Liste de vérification des questions pour les visites sur place	
Annexe IV	Résumés des constatations des visites sur place en Roumanie et au Sénégal	
Annexe V	Aperçu statistique des projets achevés approuvés	
Annexe VI	Nouvelle approche du PNUE pour la formation des agents des douanes, combinant les Phases I et II	

I. Historique et objectifs

1. La quatorzième Réunion des Parties a demandé à la DTIE du PNUE, dans sa décision XIV/7, de faire rapport à la seizième Réunion des Parties, par l'intermédiaire du Comité exécutif, sur les activités des réseaux régionaux concernant les moyens de combattre le commerce illicite. Elle a aussi demandé au Comité exécutif d'envisager procéder, à titre prioritaire, à une évaluation des projets relatifs à la formation des agents des douanes et aux systèmes d'autorisation et, si possible, de faire rapport à la seizième Réunion des Parties. En réponse à cette décision, le Comité exécutif a décidé à sa 43^e réunion, de transmettre le rapport de la DTIE du PNUE sur les activités des réseaux régionaux concernant les moyens de combattre le commerce illicite (Partie I, Sections 1 et 2 du document UNEP/OzL.Pro/ExCom/43/58/Corr.1, tel qu'amendé et mis à jour) à la seizième Réunion des Parties et il a indiqué que le Comité entreprendrait une nouvelle évaluation des projets relatifs à la formation des agents des douanes et aux systèmes d'autorisation, en vue de présenter un rapport à la dix-septième Réunion des Parties.

2. La 22^e réunion du Groupe de travail à composition non limitée a discuté, en juillet 2002, d'une étude approfondie sur la 'Surveillance du commerce international et la prévention du trafic illicite des SAO, des mélanges et des produits contenant des SAO' (UNEP/OzLPro/WG.1/22/4), préparée suite à la décision XIII/12 de la treizième Réunion des Parties. L'étude fournit une analyse approfondie des problèmes du commerce illicite des SAO et recommande un certain nombre de mesures qui ont conduit, entre autres, à cette demande d'évaluation. Cette décision traduit la crainte qu'une élimination réussie de parts importantes de la consommation et de la production des SAO risque d'être partiellement minée par l'augmentation de volume du commerce illicite des SAO.

3. L'Amendement de Montréal au Protocole de Montréal, adopté en 1997 à la neuvième Réunion des Parties, stipule à l'Article 4B para. 1, que toutes les Parties doivent, d'ici le 1^{er} janvier 2000 ou dans les trois mois qui suivent sa date d'entrée en vigueur, établir et appliquer un système d'autorisation pour l'importation et l'exportation des substances réglementées, nouvelles, usagées, recyclées et récupérées des Annexes A, B, C et E. Depuis son entrée en vigueur le 10 novembre 1999, 86 pays visés à l'article 5 ont ratifié cet amendement tandis que 59 ne l'ont pas encore ratifié.

4. La décision 31/48 du Comité exécutif, en juillet 2000, a augmenté de 50% le niveau de financement des plans de gestion de frigorigènes (PGF) pour les pays à faible volume de consommation (PFV) par rapport au niveau initial et doublé le financement pour la préparation de nouveaux PGF, à condition qu'ils contiennent l'engagement des pays bénéficiaires d'inclure l'élaboration de règlements et d'une législation qui les aideront à créer les conditions préalables pour la mise en oeuvre accélérée du PGF, une fois qu'il sera approuvé. L'existence d'un système d'autorisation, sous forme d'ébauche au moins, est un préalable indispensable pour la formation des agents des douanes.

5. En outre, la décision 43/37 du Comité exécutif fournit un autre incitatif pour l'élaboration de systèmes d'autorisation, en fixant comme condition préalable du financement additionnel pour soutenir le renforcement des institutions dans les PFV et les pays à très faible volume de consommation de SAO (PTFV) i) la nomination par le pays d'un administrateur à temps plein

pour gérer l'unité de l'ozone et ii) la présence d'un système national d'autorisation pour réglementer les importations de SAO.

6. La mise en oeuvre des projets de formation des agents des douanes et l'adoption des systèmes d'autorisation des importations sont documentés normalement par les rapports périodiques, les rapports d'achèvement de projet et les dossiers des agences d'exécution respectives. Les projets de formation des agents des douanes ont connu des retards importants dans leur mise en oeuvre dont les incidences sur l'amélioration de la réglementation des importations sont rarement documentées.

7. Cette étude théorique a pour objectif de préparer les visites sur place, d'impliquer les agences d'exécution et bilatérales dans la préparation de l'évaluation et d'obtenir la réaction du Comité exécutif sur les enjeux de l'évaluation et la méthodologie suggérés. Le dépôt du projet de rapport d'évaluation final est prévu à la 45^e réunion du Comité exécutif pour permettre une discussion et, le cas échéant, des amendements avant sa présentation à la réunion du Groupe de travail à composition non limitée, en juillet 2005.

8. Pour préparer cette étude théorique, l'Administrateur principal de la surveillance et de l'évaluation et deux consultants ont examiné les documents de projet, les observations du Secrétariat, les rapports d'achèvement de projets, les rapports des ateliers, les manuels de formation, etc. afin d'identifier les résultats et l'impact de ces projets et, ensuite, les enjeux de l'évaluation qui méritent une analyse plus poussée. Par ailleurs, des visites sur place ont eu lieu en Roumanie et au Sénégal; les rapports sur ces deux pays sont disponibles sur demande ainsi que sur le site Intranet du Secrétariat. Les résumés des constatations faites pendant les visites figurent à l'Annexe IV. L'Australie, le Canada, la Pologne, la Suède, le PNUD, le PNUE et l'ONUDI ont transmis des observations dont il a été tenu compte pour finaliser le présent document.

I. Systèmes d'autorisation

a) Aperçu

9. Au départ, les activités liées aux permis d'importation de SAO et à la formation des agents des douanes étaient financées à titre de projets régionaux autonomes. Au cours des trois-quatre dernières années, le nombre de ces projets a considérablement augmenté et leur mode de financement a évolué avec l'intégration des activités dans les plans de gestion des frigorigènes (PGF et mises à jour des PGF), les plans sectoriels pour l'entretien en réfrigération et les plans d'élimination nationaux. La plupart des projets qui incluent un système d'autorisation, comportent aussi d'autres volets (registre des importateurs de SAO, système de surveillance, système de quotas, formation des agents des douanes, création d'une association, incitation aux pratiques exemplaires, etc.). Douze projets seulement appuient les systèmes d'autorisation comme tels et leur financement moyen varie entre 10 000 et 50 000 US\$. Les coûts sont bas lorsque des experts locaux sont impliqués (Guatemala, Pérou) et plus élevés lorsqu'on a recours à des consultants internationaux (par ex. en RPD Lao).

10. La région de l'Amérique latine et des Caraïbes compte 14 des 34 projets approuvés pour des systèmes d'autorisation (41%), suivie de l'Asie et du Pacifique ainsi que de l'Afrique, avec 7

projets pour chaque région (21%). Le PNUE est en tête comme agence d'exécution avec 19 des 34 projets (56%). La liste suivante donne un aperçu des retards de mise en oeuvre pour les 16 projets achevés (voir Annexe V, tableaux 10 a/b pour les détails):

- 4 à temps;
- 4 avec des retards de un à six mois;
- 2 avec des retards de six à douze mois;
- 5 avec des retards de treize à vingt-quatre mois; et,
- 1 avec un retard de plus de deux ans.

11. Trois des quatre projets achevés, mis en oeuvre par Environnement Canada, ont eu des retards de un à 12 mois et de 13 à 24 mois pour le dernier. Dans le cas du PNUE, 3 des 8 projets ont été achevés à temps tandis que 3 autres enregistraient des retards de 13 à 25 mois et plus. (Voir Annexe V, tableaux 11a/b).

12. L'équipe du PAC du PNUE surveille l'état de la mise en oeuvre des systèmes d'autorisation dans les pays visés à l'article 5. Bien que dans la plupart des cas, aucuns détails ne soient disponibles sur les modalités et le fonctionnement de ces systèmes, les statistiques du PNUE fournissent l'aperçu le plus complet, tel qu'il figure dans le Tableau 2 suivant.

Région	Mise en oeuvre complète	En préparation	Soumis au gouvernement pour approbation
Asie occidentale	7	2	1
AS/ASE/PIP	18	8	1
Amérique latine et Caraïbes	20	7	3
Afrique	27	12	8
Europe et Asie centrale	10	2	
Total	82	13	31

*Source PNUE/DTIE

b) Enjeux de l'évaluation

13. La méthode la plus productive pour réglementer le commerce international et réduire le trafic illicite, outre l'achèvement ponctuel des projets d'élimination pour réduire la demande de SAO, consiste en une application rigoureuse des permis d'importation. Les efforts déployés pour assurer la ratification de l'Amendement de Montréal et l'introduction de systèmes d'autorisation, combinés à la mise en oeuvre d'une formation appropriée pour les agents des douanes, figurent parmi les grandes priorités. Toutefois, la plupart des pays visés à l'article 5, dotés d'un système, ne le sont pas depuis très longtemps et l'expérience quant à leur fonctionnement et leur efficacité est relativement limitée. En outre, la législation qui réglemente les permis d'importation contient des caractéristiques et des dispositions qui diffèrent selon les pays. Dans certains cas, les permis sont émis uniquement pour une meilleure surveillance des flux commerciaux tandis qu'ailleurs le système d'autorisation est l'instrument d'une réduction délibérée de la consommation de SAO. Par conséquent, il importe, chaque fois, d'analyser le contenu réel de la législation sur laquelle repose le système d'autorisation. Dans bien des pays visés à l'article 5, seule l'importation de SAO est réglementée par le système d'autorisation et la

réexportation est permise, ce qui facilite le trafic illicite. De plus, dans de nombreux pays, les mélanges contenant des SAO ne sont pas réglementés.

14. Tant qu'un pays n'a pas adopté un régime d'autorisation, il n'y a pas d'importations illicites (à moins d'une interdiction formelle applicable à l'importation des substances en question, ce qui n'est généralement pas encore le cas pour les principales SAO dans les pays visés à l'article 5). Le défi consiste à savoir si le système d'autorisation est appliqué efficacement tout au long du processus, de l'émission des permis jusqu'aux vérifications douanières.

15. Pour ce faire, il faut disposer de renseignements qualitatifs et quantitatifs sur: les règlements spécifiques concernant l'interdiction des SAO et des équipements contenant des SAO; la procédure d'enregistrement des importateurs; le système d'attribution des quotas; les conditions d'émission des permis; la documentation des permis; les sanctions ou amendes imposées en cas d'infraction à la législation; les exigences de la surveillance et des rapports relatifs au commerce des SAO; les procédures applicables en cas d'importations illicites; et un dernier élément non négligeable, l'implication des entreprises et autres intervenants dans l'élaboration et l'application de la législation. Il est intéressant de constater que le ROAP du PNUE examine actuellement une analyse comparative de l'efficacité des systèmes d'autorisation. Une fois disponibles, les résultats de cette analyse pourraient être intégrés à cette évaluation.

16. D'autres questions sur le fonctionnement des systèmes d'autorisation des importations se posent, notamment :

- a) Comment les documents sur les quotas alloués sont-ils utilisés dans le processus administratif (est-il prévu de les transmettre aux autorités douanières, les formulaires comportent-ils des espaces pour indiquer les quantités importées et les déduire du montant total des quotas alloués, etc.)
- b) Les liens et la collaboration entre les responsables des questions de l'ozone et les autorités douanières, à différents niveaux (existe-t-il une collaboration quelconque dans l'élaboration des formulaires et procédures administratives; l'UNO participe-t-elle régulièrement à la formation des nouveaux agents des douanes; les listes des permis octroyés sont-elles transmises au service des douanes ; le ministère des douanes est-il représenté au Comité national de l'ozone).
- c) L'existence et la nature de la collaboration entre les UNO de pays voisins, notamment à travers les réseaux régionaux (par ex. échange d'informations sur les importateurs détenteurs de permis d'importation pour contrôler si l'importateur possède un permis d'importation avant l'approbation d'un permis d'exportation ; collaboration pour le matériel de formation; échange de renseignements sur le trafic illicite identifié ou suspecté, sur les méthodes utilisées et sur la demande régionale, les scénarios d'approvisionnement, etc.). Les activités connexes des réseaux ont été décrites et évaluées par le PNUE dans son rapport intérimaire, déposé à la 43^e réunion du Comité exécutif (document 43/58, Annexe I).

17. Certains pays ont mis en place des mesures d'exécution spéciales pour réduire la consommation de SAO. Ils ont imposé des taxes d'importation ou environnementales sur les SAO ou encore subventionné des substances de remplacement pour tenter d'équilibrer les prix des substances réglementées et des substances qui préservent la couche d'ozone. Les incitatifs économiques, tels que les taxes ou les droits d'importation, destinés à augmenter le prix relatif des SAO (ou faire baisser le prix des substances de remplacement) sont une arme à double tranchant car des écarts de prix croissants risquent d'encourager le commerce illicite. Par conséquent, des changements artificiels dans les rapports de prix sur le marché peuvent contribuer à la réduction de la consommation de SAO uniquement s'ils s'accompagnent d'une réglementation des importations stricte et efficace. Le succès de la lutte contre le commerce illicite dépend des capacités des autorités d'exécution, telles que le service des douanes, les agences de police et de l'environnement qui sont étroitement liées à la volonté politique ainsi qu'au niveau de développement politique et économique du pays. L'analyse et l'évaluation des mesures d'exécution mises en place forment un enjeu important que l'évaluation devra examiner.

18. Une coopération étroite avec le secteur privé dans la préparation et la mise en place des systèmes d'autorisation semble importante. L'évaluation devrait donc tenir compte des contacts existants et des scénarios de coopération entre les autorités nationales responsables du dossier de l'ozone, d'une part, et les entreprises privées concernées, d'autre part. Il faudrait examiner comment et jusqu'à quel point les importateurs, les associations professionnelles et industrielles du secteur de la réfrigération sont impliqués dans la préparation et la mise en oeuvre des règlements et dans quelle mesure ils sont prêts à coopérer (par ex. par des rapports réguliers, la participation aux activités de formation, l'achat de leurs propres équipements de R&R, etc.).

III. Projets de formation des agents des douanes

a) Aperçu

19. Jusqu'à présent, 159 projets relatifs à la formation des agents des douanes, aux systèmes d'autorisation et autres projets connexes ont été approuvés. On compte 127 projets relatifs à la formation et aux systèmes dont 51 sont achevés et 41 rapports d'achèvement de projets ont été reçus. En outre, 7 tranches annuelles dans les 32 plans d'élimination nationaux sont achevées et elles incluent aussi des activités relatives à la formation des agents des douanes et aux systèmes d'autorisation.

Tableau 1: Formation des agents des douanes/systèmes d'autorisation et projets connexes

Catégorie	Nb. de projets approuvés	Nb. de projets achevés	RAP reçus
Projets autonomes de formation des agents des douanes	6	2	2
Projets individuels de formation des agents des douanes faisant partie de PGF	58	24	24
Formation des agents des douanes et systèmes d'autorisation, intégrés dans des PGF	23	5	5
Projets régionaux de formation des agents des douanes	6	4	3
Projets autonomes sur les systèmes d'autorisation	4	2	1
Projets régionaux sur les systèmes d'autorisation	8	7	1
Projets individuels sur les systèmes d'autorisation, intégrés dans des PGF	22	7	5
Formation des agents de douane, systèmes d'autorisation et surveillance des SAO, intégrés dans les plans nationaux d'élimination	32	7	0
Total	159	58	41

20. La majorité des projets de formation des agents des douanes sont mis en oeuvre par le PNUE (51), suivi de l'ONUDI (13), du Canada (11) et de l'Australie (8). Les autres projets se répartissent presque également entre la Finlande, la France, l'Allemagne tandis que la Pologne et le PNUD n'ont mis en oeuvre jusqu'à présent que quelques projets. Certaines activités relatives aux systèmes d'autorisation et à la formation se font aussi dans le cadre des plans nationaux d'élimination, mis en oeuvre par la Banque mondiale. La plupart des projets de formation des agents des douanes se situent en Afrique (33), suivi de l'Asie et du Pacifique (29) et de la région ALC (22). (Voir les Tableaux 2 et 3 à l'Annexe V).

21. Les programmes nationaux de formation des agents des douanes, mis en oeuvre par le PNUE, utilisent un recueil sur la législation et le système d'autorisation des importations/exportations, en plus du manuel de formation des agents des douanes, élaboré par le PNUE. Ce recueil propre à chaque pays est préparé avant le début de la formation ; il regroupe toute la réglementation spécifique et présente le contexte des enjeux de l'ozone, incluant un aperçu sur le PM, ses amendements et les stratégies nationales d'élimination; il forme donc le matériel pédagogique principal. Il fournit aussi des informations détaillées sur la législation nationale et le système d'autorisation, les révisions du code des douanes, la surveillance et le système de réglementation des SAO et des produits contenant des SAO et les implications pour les agents des douanes.

22. La formation se déroule en deux phases. La Phase I offre des ateliers de "formation des formateurs" aux instructeurs du service des douanes et autres intervenants. La Phase II prévoit que les formateurs forment les autres agents des douanes dans les bureaux des principaux ports d'entrée ainsi que les inspecteurs de l'environnement et préparent, le cas échéant, un module de formation à inclure dans le programme des écoles de douanes. Les participants aux ateliers reçoivent aussi une formation sur la manière d'utiliser les identificateurs de SAO.

23. D'autres agences, telles que GTZ et Environnement Canada, suivent la même méthode avec quelques modifications. Elles utilisent aussi le manuel de formation du PNUE. Le séminaire de l'ONUDI en Roumanie était plus court et le suivi reposait principalement sur l'UNO; les activités menées dans d'autres pays n'ont pas encore été analysées. Les activités de formation des agents des douanes dans les plans nationaux d'élimination, mis en oeuvre par la Banque mondiale et d'autres agences, sont très récentes et méritent d'être davantage étudiées.

b) Retards dans la mise en oeuvre

24. Selon les dates d'achèvement initiales, 32% des projets et 23%, selon les dates révisées, affichaient un retard supérieur à deux ans, 3% et 1% des projets, respectivement, ont été achevés à la date prévue. (Voir Annexe V, Tableaux 5a et b). Ceci s'explique, entre autres, par le fait que les projets de formation des agents des douanes ne peuvent démarrer avant la mise en place du système national de permis d'importation et la préparation de la législation pertinente implique généralement un processus assez long. Les retards peuvent s'expliquer aussi par la difficulté d'enchaîner les Phases I (formation des formateurs) et II (formation des agents de douane).

25. Six des 7 projets (86%) mis en oeuvre par Environnement Canada et le PNUE, en partie, ont connu des retards de 13 à 25 mois ou plus, d'après les dates initiales d'achèvement et 5 projets sur 7 (71%), selon les dates révisées. Pour le PNUE, 14 des 18 projets (77%) ont connu des retards de 13 à 25 mois ou plus, d'après les dates initiales approuvées et 11 projets sur 18 (61%), selon les dates révisées. (Voir Annexe V, tableaux 6a et b). L'explication la plus fréquente, lorsqu'elle est fournie, est liée aux retards dans la mise en oeuvre des systèmes d'autorisation.

c) Enjeux de l'évaluation

26. Il est indispensable que la stratégie de formation soit intégrée au cadre existant, institutionnel national et/ou sous-régional, pour s'assurer que la formation se poursuive après la contribution du FML. Le nombre total de participants formés dans les ateliers financés par des projets du FML achevés est généralement disponible, ce qui n'est pas le cas pour le suivi et la formation continue. La question pertinente est donc : la méthode qui consiste à former des formateurs remplit-elle son objectif qui est de former d'autres agents des douanes dans la Phase II des projets et après leur achèvement ? Selon les informations disponibles, ce n'est pas toujours le cas et par ailleurs, seule une petite minorité de pays ont effectivement inclus un module de formation dans les programmes des instituts de formation des douanes. (Voir Annexe Ib).

27. D'après les informations provenant de l'analyse des documents et recueillies pendant les visites sur place, menées pour cette étude théorique et pour l'évaluation antérieure de PGF dans 10 PFV, et à travers des discussions avec le personnel du PNUE et les formateurs, il semble que la préparation et la mise en oeuvre des projets de formation des agents des douanes aient rencontré des difficultés liées aux facteurs suivants :

- a) Dans de nombreux pays, le contrôle des SAO ne figure pas parmi les priorités des services des douanes qui le plus souvent concentrent leurs efforts sur la perception des taxes et la saisie de produits qui présentent un danger immédiat, tels les armes, les drogues, les aliments et les semences interdits, etc. ;

- b) Tel qu'indiqué précédemment, la préparation et l'approbation du système d'autorisation, condition préalable à la formation des douaniers, ont souvent pris beaucoup plus de temps que prévu, parfois par manque d'expertise rédactionnelle nationale, mais aussi à cause des processus fastidieux de coordination politique avec les autres ministères concernés (Finances, Commerce et Industrie) et avec les groupes d'intérêts commerciaux concernés ;
- c) La réglementation des importations de substances chimiques, notamment des mélanges est complexe à cause des différents noms de marque, des emballages et des formules chimiques ;
- d) Les agents des douanes manquent souvent d'expertise en chimie et n'utilisent pas toujours les identificateurs fournis pour des raisons qui mériteraient d'être davantage approfondies ;
- e) Les administrations douanières, des petits pays en particulier, hésitent souvent à envoyer un grand nombre d'agents suivre un séminaire de formation, surtout s'il dure plusieurs jours ;
- f) Un atelier de 2-3 jours ne donne pas toujours aux formateurs suffisamment d'informations et de confiance pour organiser et animer eux-mêmes des séminaires de formation ;
- g) Le roulement de personnel dans les services douaniers est élevé et parfois les formateurs formés ne sont pas disponibles pour donner les ateliers comme prévu ;
- h) Un suivi continu, par l'intégration des questions touchant l'ozone dans le programme régulier et les cours des écoles nationales des douanes, a rarement été mentionné; il faudrait explorer davantage les raisons de cette réalité.

28. Au vu de ces problèmes, l'évaluation doit non seulement analyser l'efficacité des projets déjà achevés et les meilleurs moyens d'achever les projets de formation en cours mais aussi envisager les alternatives possibles et des activités supplémentaires, telles que :

- a) Une formule mixte modifiée (PNUE) de 5 jours, combinant 3 jours de formation des formateurs et une journée de préparation pratique des formateurs pour donner un atelier d'une journée aux agents des douanes. Les formateurs peuvent ainsi appliquer le savoir-faire acquis durant la même semaine et en présence du formateur international qui peut, le cas échéant, donner d'autres conseils. Cette formule a été inaugurée avec succès à Samoa en 2002 et elle est actuellement testée à nouveau dans les Caraïbes (Voir Annexe VI);
- b) Sensibilisation de tous les agents des douanes aux questions liées aux SAO, parallèlement à la création d'une équipe spécialisée pour s'occuper des problèmes environnementaux (par ex. SAO, CITES et autres conventions) et apporter un soutien aux agents des points d'entrée majeurs, sur demande;

- c) Renforcement des autorités locales/provinciales de l'environnement pour appuyer activement les procédures de contrôle quand le service des douanes a des doutes. La coopération avec les autres agences d'exécution mériterait aussi d'être étudiée;
- d) Recourir aux techniciens du secteur privé, au personnel universitaire ou aux laboratoires gouvernementaux pour aider le service des douanes à identifier des expéditions suspectes;
- e) Combiner la formation sur l'application des divers accords multilatéraux sur l'environnement (Bâle, Stockholm, Rotterdam) en un seul séminaire de formation ("Green Customs Initiative").

29. L'évaluation doit commencer par une connaissance du fonctionnement actuel du système d'autorisation et de la pratique des vérifications douanières et par une bonne compréhension de l'application de la réglementation sur les importations de SAO. Les agents des douanes manipulent, chaque jour, des quantités considérables de marchandises et doivent prendre des décisions rapides sur chaque document qui leur est présenté. Comme le disent les experts des vérifications douanières : "la majeure partie des importations illicites entrent par la grande porte". Les outils utilisés par un importateur illégal vont de la zone grise d'une déclaration légalement correcte (par ex. sur les mélanges) dont l'importateur espère qu'elle échappera à l'attention des agents, à des informations non transparentes telles que des noms de marque ou de fausses informations sur la destination (par ex. transit) ou la qualité (par ex. recyclé), aux fraudes plus classiques des marchandises mal étiquetées ou dissimulées.

30. La vérification des documents ouvre la voie à des vérifications plus détaillées et il serait utile d'avoir des réponses aux questions suivantes :

- a) Quelles informations amènent les douaniers à demander à voir le permis?
- b) Lorsque des codes HS sont utilisés, sont-ils à jour pour les SAO (y compris les mélanges)? Qui inscrit les codes HS dans la déclaration – les douaniers, l'importateur ou un courtier? – et à partir de quelles informations?
- c) Quelles sont les autres informations utilisées pour demander à voir le permis?

31. Comment les douaniers réagissent-ils à des informations non transparentes, telles que des noms de marque?

- a) Les douaniers de première ligne peuvent-ils compter sur des agents qui ont plus d'expérience avec les SAO?
- b) Comment les importations de petites quantités, dans des véhicules personnels ou des petits camions (par ex. des bouteilles de frigorigènes importées par des entreprises de service), sont-elles traitées aux postes de douane?

32. Autres questions : Les vérifications ont-elles lieu aux postes frontaliers ou dans des bureaux des douanes spécialisés, situés à l'intérieur du pays? Comment procèdent les agents des douanes face à des expéditions suspectes pouvant contenir des SAO? Quel est le rôle des courtiers en douanes et des inspecteurs de l'environnement (le cas échéant) dans la vérification

des expéditions? Quelles méthodes d'échantillonnage sont utilisées? Dans quels cas, les services des douanes avisent l'UNO ou d'autres agences, par ex. les agences environnementales locales ou les importateurs eux-mêmes? Quand ou à cause de quelle caractéristique un conteneur ou un cylindre devient suspect? Dans quels cas le service des douanes estime qu'une analyse chimique est requise? Il importe aussi de savoir si le FML a fourni des identificateurs et de connaître leur pertinence et leur utilité pour identifier des substances importées. Les services douaniers ont-ils détecté des importations illicites depuis la mise en place de la législation et du système d'autorisation? Si oui, quelles routes et quelles formes a pris le trafic illicite? Des informations fiables sur tous ces points permettraient de conclure si la lutte des services douaniers contre le commerce illicite a effectivement contribué à la prévention du trafic illicite et finalement à la réduction de la consommation de SAO.

IV. Quantité et qualité des rapports disponibles, utilisés pour l'étude théorique

33. Pour les projets individuels de formation des agents des douanes qui font partie d'un PGF mais avec un numéro de projet distinct, 100% des rapports d'achèvement de projets ont été remis. Il en va de même pour les projets de formation des agents des douanes intégrés dans des PGF et pour les projets autonomes. Pour les projets de systèmes d'autorisation autonomes et achevés, 50% des rapports d'achèvement de projets ont été remis, le chiffre est respectivement de 71% et 75% pour les projets de systèmes d'autorisation intégrés dans un PGF et pour les projets régionaux de formation des agents des douanes. Aucun rapport d'achèvement de projet n'a été reçu pour les activités intégrées dans les plans nationaux d'élimination encore en cours et qui ont remis des rapports sur les tranches annuelles achevées. Seulement 14% des rapports d'achèvement de projets exigés pour les projets régionaux achevés relatifs à des systèmes d'autorisation, ont été déposés.

34. Une analyse des 34 rapports d'achèvement de projets reçus et portant sur la formation des agents des douanes révèle ce qui suit (Voir Annexe Ib) :

- a) Le nombre réel de participants à la Phase I figure dans 88% des rapports;
- b) Le nombre réel de participants à la Phase II figure dans 67% des rapports;
- c) Des références aux séminaires de formation continue pour les agents des douanes (après la fin de la Phase II) sont disponibles seulement dans 3% des cas;
- d) Des références à un module de formation dans le programme des écoles sont présentes dans 40% des cas;
- e) Des informations sur l'existence d'un système de banque de données douanières informatisé sont disponibles dans 12% des cas;
- f) Quant au cadre législatif, il y a très peu d'information sur sa mise en place et aucun détail sur les modalités et le fonctionnement;
- g) Quant aux équipements techniques, l'information est disponible dans 73% des cas sur le nombre des identificateurs fournis mais il n'y a aucune information sur leur utilisation dans les vérifications douanières.

35. Le décalage moyen entre l'achèvement du projet et le dépôt du rapport d'achèvement de projets est de 12 mois, 6 mois dans le meilleur des cas et 36 mois à l'autre extrême. En terme de moyenne par agence, la Suède, bien qu'elle ne compte qu'un seul projet, affiche le plus long

délai (20 mois), suivi du Canada (18 mois), de la Finlande (11 mois), du PNUE (11 mois) et de l'ONUDI (8 mois).

36. La plupart des rapports d'achèvement de projets fournissent des explications succinctes sur les raisons des retards mais dans certains cas elles ne sont pas mentionnées du tout et en dépit de retards significatifs, le projet porte la mention "satisfaisant et tel que prévu". Il semble que ce soit la caractéristique des derniers rapports d'achèvement de projets reçus et préparés par le PNUE.

37. Le PNUE est actuellement en train d'évaluer ses propres documents, y compris le manuel de formation, conjointement avec les administrateurs des plans de gestion de frigorigènes et de programmes d'aide à la conformité (PAC), les partenaires nationaux et les instituts régionaux de formation afin d'établir la meilleure manière de procéder dans les ateliers futurs. Par exemple, la préparation d'un CD-ROM pour le manuel de formation des agents des douanes a été envisagée et une formation en ligne est en cours d'élaboration pour la Chine. Une fois opérationnelle, le PNUE pourrait également offrir cette formation à d'autres pays.

38. Les rapports sur les ateliers contiennent une section d'évaluation qui fournit toutefois un aperçu limité du degré de satisfaction des participants quant à la qualité et la quantité d'informations reçues. Les réponses données à la fin des ateliers se limitent généralement aux catégories "Excellent à Bon" et fournissent peu d'information sur la qualité réelle du matériel utilisé et sur l'application des connaissances apprises dans les pratiques quotidiennes qui pourraient seulement être évaluées plus tard.

39. La documentation disponible ne fournit pas suffisamment d'informations fiables pour déterminer exactement l'efficacité de la mise en œuvre, les résultats et l'incidence des projets de formation.

40. Comme on le constate dans l'aperçu sur les rapports d'achèvement de projets des projets relatifs à des systèmes d'autorisation à l'Annexe Ia, il y a peu d'informations sur les modalités des systèmes d'autorisation en place et aucune information sur la mise en œuvre réelle et l'efficacité du système qui sont les aspects les plus importants.

41. Même si l'on retrouve des descriptions des systèmes d'autorisation dans certaines ébauches de plan de gestion d'élimination finale ou demandes pour des mises à jour de PGF, les résultats réels suite à la mise en œuvre de ces systèmes sont rarement fournis et les descriptions sont le plus souvent très brèves. Cette situation s'explique peut-être par le fait qu'ils sont récents ou qu'un rapport sur ces résultats n'est pas jugé obligatoire.

42. Pour évaluer convenablement l'efficacité d'un système d'autorisation, il faut disposer d'informations factuelles sur ses procédures administratives, modalités de fonctionnement et effets immédiats par ex. saisies, amendes, élimination des marchandises saisies etc.. Ces informations permettraient de tirer des conclusions sur la contribution du système à la réduction du commerce illicite et à la diminution de la consommation de SAO.

V. Démarche d'évaluation

43. L'évaluation de l'efficacité des projets relatifs aux systèmes d'autorisation et à la formation des agents des douanes exige dans un premier temps des informations sur les systèmes juridiques et administratifs mis en place puisque l'élaboration d'un recueil sur la réglementation spécifique du pays précède les projets de formation des agents des douanes; une étude soignée de ces recueils sera nécessaire avant chaque visite sur place.

44. Deuxièmement, les documents disponibles sur la formation des agents des douanes (rapports d'ateliers, rapports d'achèvement de projets) doivent être analysés et complétés par les résultats des entrevues avec les formateurs et les participants. Troisièmement, il faut recueillir les opinions et expériences de l'UNO, des agents des douanes plus anciens, des représentants des ministères des Finances, du Commerce et de l'Industrie ainsi que des importateurs et en discuter. Cette étape doit inclure des entrevues avec des agents des douanes et des inspecteurs de l'environnement qui effectuent les vérifications physiques des expéditions et avec les agents (par ex. courtiers en douane) qui dans de nombreux pays vérifient les documents de douane. Ces entrevues sont nécessaires pour évaluer l'efficacité de la formation et tirer des conclusions appropriées sur la démarche future des projets de formation.

45. La question-clé est de savoir si l'ensemble des mesures et instruments mis en place et appliqués (formation, système d'autorisation, codes des douanes, législation et exécution) se sont effectivement avérés adéquats et suffisants pour améliorer le contrôle des flux commerciaux et, par conséquent, détecter, décourager ou empêcher le commerce illicite. Pour le vérifier, il faut une démarche analytique qui évaluera l'efficacité réelle du système.

46. L'évaluation de l'incidence réelle des mesures légales, techniques et éducatives constitue une tâche plutôt complexe car il n'existe pas de lien causal direct entre la formation des agents des douanes, les systèmes d'autorisation ou les équipements techniques d'identification, d'une part, et l'étendue de la réduction de la consommation de SAO et la prévention du commerce illicite, de l'autre. Il ne faut pas oublier que si l'on ne détecte aucune expédition illicite, cela peut être dû à l'inefficacité du service des douanes ou au fait qu'il n'y ait aucun trafic illicite. Le volume réel du commerce illicite ne pourra jamais être quantifié exactement. Par conséquent, il faut porter une attention particulière à l'instauration et au fonctionnement global du système d'autorisation et à la performance concrète des services des douanes, aux méthodes d'échantillonnage appliquées, à la qualité de la vérification et des rapports, etc.

47. On pourrait tenter de décrire le système à analyser de la manière suivante :

Principaux enjeux de l'évaluation

	Domaines	Enjeux à analyser
1.	Historique	<ul style="list-style-type: none"> (a) Part des sous-secteurs dans la consommation de SAO, tendances récentes et perspectives (b) Nombre d'importateurs, d'ateliers d'entretien et de techniciens enregistrés (c) Projets financés et mis en oeuvre (f) Stratégie nationale d'élimination et état de la conformité
2.	Législation et système d'autorisation des importations	<ul style="list-style-type: none"> (a) Ratification de l'Amendement de Montréal (b) Principales caractéristiques du système d'autorisation des importations (si implanté), en précisant s'il couvre toutes les SAO (c) Règlements spécifiques sur l'interdiction des SAO et des équipements contenant des SAO (d) Système d'allocation de quotas aux importateurs enregistrés (e) Conditions d'émission des permis (f) Procédures administratives et documentation (g) Collaboration entre les responsables de l'ozone et les agents des douanes à divers niveaux (h) Système de surveillance et de rapports sur le commerce des SAO (i) Sanctions ou amendes imposées pour infraction aux règlements (j) Mécanismes et capacités de poursuite et d'exécution (k) Implication du secteur privé dans l'élaboration et la mise en oeuvre des règles et règlements (l) Soutien fourni par l'équipe du PAC pour élaborer un système d'autorisation
3.	Procédures douanières	<ul style="list-style-type: none"> (a) Vérification effectuée aux postes frontière ou à l'intérieur du pays (b) Introduction d'un système national de code des douanes en plus du HS pour l'identification des substances et des mélanges (c) Documents (permis, noms de marque, numéro de code, étiquetage, etc.) que les importateurs de SAO doivent présenter aux douanes (d) Procédure appliquée aux expéditions suspectes (e) Échantillonnage et autres méthodes d'identification utilisées (f) Caractéristiques qui rendent une expédition suspecte (g) Instance à contacter en cas d'expéditions suspectes (h) Importations illicites détectées depuis l'instauration du système d'autorisation des importations (i) Système de surveillance électronique en place et effectivement utilisé par le service des douanes

	Domaines	Enjeux à analyser
4.	Formation des agents des douanes	(a) Nombre de cours de formation donnés par des agents des douanes formés (dans le cadre de projets autonomes, PGF, projets d'élimination régionaux ou sectoriels) (b) Mise en place d'une capacité de formation des agents des douanes dans le pays (c) Continuité (suivi, perfectionnement) des activités de formation (d) Programmes et matériel utilisés pour la formation (e) Identification des équipements fournis (f) Caractère adéquat et suffisant des identificateurs disponibles (g) Utilisation efficace des identificateurs (h) Existence de mécanismes de soutien pour les agents des douanes (i) Priorité attribuée à la problématique de l'ozone par le service des douanes
5.	Mesures d'exécution additionnelles pour réduire la consommation de SAO	(a) Création d'agences locales (ou régionales) environnementales responsables de l'inspection des entreprises et utilisateurs finals (b) Mesures influençant la relativité des prix (taxes d'importation, redevances environnementales sur les SAO ou subventions pour les substances de remplacement) (c) Application d'autres incitatifs à la reconversion technologique, de nature financière ou fiscale
6.	Coopération avec les intervenants nationaux et coopération régionale	(a) Implication des entreprises et des associations professionnelles (si elles existent) dans la stratégie et les procédures opérationnelles du processus d'élimination des SAO (b) Rapports réguliers des importateurs (et du secteur de l'entretien) et système de vérification pour évaluer la fiabilité des données (c) Utilité de la communication et de la coopération avec les pays voisins dans les réseaux régionaux (d) Efforts communs et échange d'expérience entre les membres de réseau pour lutter contre le trafic illicite des SAO, incluant la coopération sous-régionale

48. Il faudrait élaborer sur les informations recueillies au sujet des enjeux mentionnés ci-dessus pour tirer des conclusions en vue de comparer l'efficacité opérationnelle par pays ou par région et les mesures instaurées. La comparaison reposerait sur une analyse des expériences communiquées par les agents des douanes et autres intervenants quant au bon fonctionnement du système ou, le cas échéant, les autoévaluations des agents des douanes et autres intervenants en termes de réussite, de lacunes, d'engorgements et autres problèmes observés dans la pratique. Les résultats de telles analyses pourraient être présentés sous forme de tableau comparatif des informations sur les mesures, des expériences à ce jour, des forces et faiblesses, selon un classement par pays, visité.

VI. Plan de travail de l'évaluation

49. Étant donné le caractère détaillé de cette démarche, il faudra porter une attention particulière à la durée des visites sur place. Une telle quête de renseignements sur les statistiques, la surveillance, les codes des douanes, le fonctionnement des systèmes d'autorisation des importations, les attitudes des entreprises, etc. ne peut se faire dans des entrevues de 30 minutes avec chaque interlocuteur. Les documents dont certains sont disponibles uniquement sur place, devront être colligés et étudiés afin d'acquérir une connaissance complète des conditions et des problèmes spécifiques dans un pays donné. Une dizaine de pays sera sélectionnée pour les visites sur place afin d'avoir un portrait représentatif et les visites pourraient avoir une durée de 4-5 jours (selon la taille du pays), en tenant compte de la nécessité d'avoir des entrevues directes avec les agents des douanes des principaux points d'entrée.

50. Une liste de vérification a été préparée (Annexe III), elle sera modifiée, complétée ou abrégée selon les conditions particulières ou exigences supplémentaires des différents pays. Les éléments seront recueillis auprès de plusieurs sources d'information, incluant les suivantes :

- a) L'Unité nationale de l'ozone (UNO) ;
- b) Les autres ministères impliqués dans les dossiers de l'environnement/ozone ;
- c) Le ministère des douanes ;
- d) Une sélection de postes de douanes ;
- e) Des importateurs de SAO ;
- f) Des associations de techniciens en réfrigération, le cas échéant.

51. Les plans de voyage pour les missions d'évaluation seront établis par le Secrétariat du Fonds multilatéral, en consultation avec les Unités de l'ozone des pays visités et les agences bilatérales et d'exécution concernées. L'équipe du PAC pourrait aussi faire des propositions. La sélection finale des pays devrait dépendre des résultats de ces consultations. La sélection devrait utiliser les critères suivants pour assurer un équilibre des informations :

- a) Pays en conformité et pays en situation de non-conformité ;
- b) Pays qui ont un système d'autorisation des importations en place et pays qui n'en ont pas ;
- c) Pays qui ont signalé des incidents de trafic illicite des SAO et pays qui n'en ont pas signalés
- d) Pays avec différents programmes de formation des agents des douanes (projet autonome, régional ou formation intégrée dans un PGF ou un plan d'élimination) ;
- e) Pays de taille différente et situés dans des régions différentes ;
- f) Projets mis en œuvre par différentes agences d'exécution et bilatérales.

Annexes

Annexe I	Informations contenues dans les rapports d'achèvement de projets
Ia	Projets d'autorisation
Ib	Projets de formation des agents des douanes
Annexe II	Documents examinés
Annexe III	Liste de vérification des questions pour les visites sur place
Annexe IV	Résumés des constatations des visites sur place en Roumanie et au Sénégal
Annexe V	Aperçu statistique des projets achevés approuvés
Annexe VI	Nouvelle approche du PNUE pour la formation des agents des douanes, combinant les Phases I et II

Annex Ia: Information in PCRs on Licensing Projects

UNEP/OzI.Pro/ExCom/44/12

Annex Ia

Country	Project Number	Title of project	Implementing Agency	Funds Approved	Legislation/Regulations	Workshop related information	Equipment	Computerized System in place (database)	National coordinating agency/ Implementing agency	Implementation delays	Months from completion to PCR submission
Burkina Faso	BKF/SEV/1/TRA/04	Workshop on monitoring and control of ODS consumption	UNEP	14,500	Enacted	13 representatives from government, 9 representatives from customs and 2 from industry + 8 representatives from neighbouring countries, October 1994				No	62
Gambia	GAM/REF/29/AS/08	Policy development and related information dissemination	UNEP	22,000	Implemented.	One day wsop to define a policy framework to help Gambia establish a mecanism to control export/import			Gambia National Environment Agency/UNEP	Yes, 22 months, no explanation provided	5
Georgia	GEO/SEV/27/TAS/06	Promoting compliance with trade and licensing provisions of the MP in CEIT	Canada	33,900	Implemented	38 participants from 10 countries in the region participated in the Regional workshop			Ministry of Environment and Natural Ressources, protection of Georgia/UNEP on behalf of Canada	Yes, 7 months, country took longer than planned to develop legislation	12
Guatemala	GUA/REF/27/TAS/20	Implementation of RMP: Licensing system	UNEP	10,000	Implemented			Data collected/Annual ODS report	Ministry of Environment and Natural Ressources, National Ozone Unit/UNEP	Yes, 22 months. Delay to establish the importers register. Reluctance from importers to comply with the licensing process and from customs officers to legitimize the process	9
Mali	MLI/REF/29/TAS/06	RMP: Assistance in drafting ODS related legislation	UNEP	10,980	Implemented			Quota system is working well		Yes, 13 months. Several internal reasons in the country	13
Peru	PER/REF/27/TAS/25	Implementation of RMP; Support for a licensing system	UNEP	10,000	Implemented, 2001	reference to this being completed included in PCR			Ministerio de Industria, Turismo, Integracion y Negociaciones Comerciales Internacionales, Oficina Tecnica de Ozono/UNEP	Yes, 16 months. Establishment of licensing system required relevant coordination with importers and customs officers	17
Uruguay	URU/REF/27/TAS/31	Implementation of a licensing/quota system	Canada	11,300	Implemented		Yes		Ministerio de vivienda, ordenamiento territorial y medio ambiente/UNEP on behalf of Canada	Yes, 8 months, due to the institutional nature of the project	11

Annex Ib: Information in PCRs on Customs Training Projects

Country	Project Number	Title of project	Implementing Agency	Funds Approved	Legislation/Regulations	Country handbook status	Phase I	Phase II	Equipment	Ongoing training?	Module included in curricula?	Computerized System in place (database)	National coordinating agency/implementing agency	Implementation Delays	Comments	Months from completion to PCR submission
El Salvador	ELS/REF/25/TRA/08	RMP Implementation: customs training	UNEP	38,000	Yes		30 Customs officers trained, September 2001	109 Customs officers trained	8 identifiers purchased					Yes, 55 months, legislation in place 22 months after project approval. Slow progress after phase I due to lack of identifiers	Project is described as "satisfactory and as planned"?	7
Samoa	SAM/REF/32/TRA/03	Implementation of the RMP: Training of customs officials and NOU staff	UNEP	53,500	Implemented	Prepared by the ozone officer	10 customs officers + 7 stakeholders trained and certified September 2002	9 customs officers + 8 stakeholders trained and certified, September 2002. An additional 11 customs officers were trained in September 2003	Yes				Planning and Urban Management Agency, Ministry of Natural Resources and Environment/UNEP DTIE	Yes, delays in establishing licensing framework, change of ozone officer, unavailability of consultant to draft handbook	mixed 5 day approach tried for the first time, successfully	2
South East Asia and the Pacific	ASP/ASP/SEV/29/TR A/31	Regional workshop on control and monitoring of ODS	Sweden	55,000										2 months	Three network countries were able to design a licensing system after receiving inputs from the workshop and after sustained follow up by RNC	14
Sudan	SUD/REF/28/TRA/11	RMP: training of customs officers and development of criteria for ODS and ODS consuming equipment	UNIDO	38,250	Implemented		26 officers in customs department and customs offices trained, 10 were planned					Database was established before the training	Ministry of Industry, NOU/UNIDO	Yes, underestimation of time required for preparation of training		14
Uruguay	URU/REF/27/TRA/29	Customs officers training programme	Canada/UNEP	71,190			27 customs officers trained, November 2001	94 customs officers trained, June 2003	Yes		Yes, included within regular customs training programmes		Ministerio de vivienda, ordenamiento territorial y medio ambiente/UNEP on behalf of Canada	Yes, 38 months, project execution delayed until legislation was passed		6

Annex Ib: Information in PCRs on Customs Training Projects

Country	Project Number	Title of project	Implementing Agency	Funds Approved	Legislation/Regulations	Country handbook status	Phase I	Phase II	Equipment	Ongoing training?	Module included in curricula?	Computerized System in place (database)	National coordinating agency/implementing agency	Implementation Delays	Comments	Months from completion to PCR submission
Antigua	ANT/REF/26/TRA/04	Training of customs	Canada/UNEP	44,000	In place	finalized	One 3 day wsoop, 12 Customs officers and 10 key stakeholders trained July 2001 (planned=22)	5 wsoops, 81 Customs officers including 1 coast guard and 1 police department (planned=100)	provided as part of UNEP project "Global enabling activity"		yes, in customs and excise training curricula of training school, and also in refresher courses for experienced customs officers	ASYCUDA computerized system in place. Duty free concessions to imports containing non ODS substances and 500% tax to CFC's	Ministry of Commerce, Industry and Business Development/UNEP on behalf of Canada	Yes, 23 months due to implementation of legislation and resource/personnel and coordination problems	NOU reports licensing system needs to be improved?	12
Bahrain	BAH/REF/26/TRA/06	RMP: Customs training	NOU/UNEP	30,000	Yes, in place in 1999	Completed	3 day wsoop January 2001, 30 participants trained	Training of 12 customs officers. Additional training of over 200 customs officers trained in Phase II, end of 2001	3 refrigerant identification kits				Environmental Affairs, Ministry of States, Municipalities Affairs & Environmental Affairs/UNEP	24 months, the regulatory framework was not in place until 1999		10
Belize	BZE/REF/29/TAS/03	RMP Implementation: monitoring and control of ODS and training program for customs and other officers	UNEP	28,000	Implemented		18 participants March 2002,	over 75 key persons trained July 2003					Ministry of natural resources and environment/Canada with assistance from UNEP	Yes, 30 months due to length in establishing policy legislation component. Project described as "satisfactory and as planned"	two imports stopped pending Belize's NOU approval	8
Burkina Faso	BKF/REF/29/TRA/09	Training of Customs Officials	Canada/UNEP	48,025	Enacted		20 Customs trainers, senior customs officials and relevant stakeholders, August 2001	120 Customs officials trained	Yes, 5 refrigerant identifiers		Yes		Ministere de l'Environnement et de l'Eau/UNEP on behalf of Canada	14 months, NOU busy with implementation of RMP + difficulty of coordinating training of 120 Customs officers		14
Burundi	BDI/REF/26/TRA/03	Training of customs officers	UNEP	30,000	Implemented 03/2000		20 customs officers trained, 14-16 November 2001. (25 mentioned in remarks of MFS)	29 customs officers trained, 17-19 April 2002	yes				National Ozone Unit/UNEP	26 months, establishment of MOU, pb w/translation. Also pb w/signed expenditure report	Control and monitoring of CFCs is intensified*	14
Chad	CHD/REF/29/TRA/06	Training programme for customs officers	UNEP	75,000	Implemented	available	29 custom trainers, senior customs officials and relevant stakeholders trained. Two day wsoop, November 2001	322 customs officials trained	17 refrigerant identifiers		Yes, included in customs and excise training curricula of training school		Ministere de l'Environnement et de l'Eau/UNEP	Yes, due to set up of legislation		6
Comoros	COI/REF/35/TRA/08	Training of customs officers in identification and control of ODS	UNEP	39,000			25 customs officers trained, September 2003	30 customs officers trained	Yes				Bureau national ozone/UNEP	Yes 17 months, no explanation?	Project is described as "satisfactory and as planned"	
Congo	PRC/REF/32/TRA/09	Customs training programme	UNEP	69,400			25 customs officers trained, May 2002	170 customs officers trained, June, October 2003	Yes		Yes, included in customs and excise training curricula of training school		Bureau national ozone/UNEP	No		8
Croatia	CRO/REF/28/TRA/12	RMP: Customs training	UNIDO	32,250	Implemented 1999 by-law	Croatian handbook was made	34 officers trained 923 from 12 customs points, 10 from customs district, 1 from department of prevention of illegal trade, 40 were planned		12 identifiers, (10 road, 1 ship), 30 were planned				Ministry of Finance, Customs Directorate/UNIDO	12 months, intra Ministerial negotiations took "a long time" to complete. Also un-readiness of Customs directorate for training on ODS issues		4

Annex Ib: Information in PCRs on Customs Training Projects

UNEP/OzL.Pro/ExCom/44/12
Annex Ib

Country	Project Number	Title of project	Implementing Agency	Funds Approved	Legislation/Regulations	Country handbook status	Phase I	Phase II	Equipment	Ongoing training?	Module included in curricula?	Computerized System in place (database)	National coordinating agency/implementing agency	Implementation Delays	Comments	Months from completion to PCR submission
Dominican Republic	DOM/REF/25/TR/14	Customs Training	UNEP	53,000	Implemented, 12 August 1999. Official agreement signed between General Customs Office and Environment and natural Resources Secretariat	Yes, disseminated during follow up training wspot and being used as reference document	36 participants, 30 of them experts	96 Customs officers trained	Yes, as planned		Yes, MP related training module included	Yes, created upon 2nd customs training course. Now in use allowing the reporting on imported ODS final year reports.	Ministry of Agriculture, Governmental Ozone Committee/UNDP, UNEP	Yes, in finalization of phase II due to country local situation. Coordination with local customs office was no good. NOU undertook active efforts to develop effective links.	Further training of environmental police officers should be planned, follow up on support measures for enforcement of licensing system should also be planned. Database system should be improved. Follow up training required due to large number of entry points in the country.	8
Gabon	GAB/REF/26/TRA/05	Customs training	UNEP	31,000			27 customs officers trained, August 2002	60 Customs officers trained, June 2003			Yes, included in customs and excise training curricula of training school		Bureau national ozone/UNEP	Yes, 43 months. Only reference is that phase 1 training was pending on establishment of legislation	Project described as "satisfactory and as planned"?	8
The Gambia	GAM/SEV/19/TRA/03	Training programme for customs officers	UNEP	12,598	Implemented	Prepared	66 customs officers trained, two day wspot March 2001	40 customs officers trained, February 2002	5 refrigerant identifiers		Yes, inclusion of training programme into the customs training curriculum		Gambia National Environment Agency/UNEP	Yes, 22 months, no explanation provided		5
Guinea	GUI/REF/30/TRA/06	Training for customs officers	UNEP	42,500			27 Customs officers trained, December 2002	56 customs officers trained	yes				Bureau national ozone/UNEP	No		18
Ghana	GHA/REF/32/TRA/13	Customs training programme	UNEP	81,000			30 officers trained, June 2002	150 Customs officers trained, October to December 2002			Yes, included in customs and excise training curricula of training school		Ministry of finance and economic planning, Environmental protection agency/UNEP			21
Global	GLO/SEV/27/TRA/184 and 180	Customs Training Manual	UNEP in cooperation with Canada and Finland	60,000									Environment Canada and the Ministry of Foreign Affairs of Finland in cooperation with UNEP DTIE	Complexity of the subject and need to consult with many stakeholders resulted in longer project duration		11
Global	GLO/SEV/32/TRA/218	Global enabling activity for customs training	UNEP	164,400					identifiers were provided to 19 countries					Yes, 19 months, due to time required to identify consultant firms		1
Guatemala	GUA/REF/27/TAS/18	Customs officers training programme	UNEP	34,000	Implemented		36 participants trained (October 2001)	122 customs officers trained (July 2002)	16 refrigerant identifiers purchased					25 months, customs agreement delayed for over a year, and two years to complete imports register		6
Honduras	HON/REF/28/TRA/05	RMP Implementation: customs training	UNIDO				378 officers trained	?	Yes 26 Refrigerant identifiers delivered				Unidad tecnica de ozono/UNIDO	Yes, 29 months. Long time for the contractor to understand the program for their signature on the UNIDO contract		9

Annex Ib: Information in PCRs on Customs Training Projects

Country	Project Number	Title of project	Implementing Agency	Funds Approved	Legislation/Regulations	Country handbook status	Phase I	Phase II	Equipment	Ongoing training?	Module included in curricula?	Computerized System in place (database)	National coordinating agency/implementing agency	Implementation Delays	Comments	Months from completion to PCR submission
India	IND/SEV/30/TAS/253	Develop policy and customs training strategies	UNEP	50,000			yes	?					Ozone Cell, Ministry of Environment and forests/UNEP	Yes, due to resource constraints and difficulties in coordinating project to include relevant stakeholders in large size country like India		8
Jamaica	JAM/REF/27/TRA/12	Implementation of RMP: Customs officers training programme	Canada	54,240	Implemented, July 1999	Yes	23 participants trained, completed, June 2000	118 customs officers trained by November 2000, with an additional 75 trained in mini sessions at 11 customs ports through 2001	Yes	Customs training department is continuing training with UNEPs Customs training manual in assistance with Canada and Finland	Yes, Training module on monitoring of imports and exports containing ODS incorporated into Scholarship programme for new recruits (August 2001)		National Environment and Planning Agency/Canada	Yes, 32 months. In part due to delays with legislation, and also to inability of trainers to leave their regular duties	Reduction in imports of equipment containing ODS of approx 60% during last quarters of 2000-2001	3
Jordan	JOR/REF/28/TRA/48	RMP: Customs training	UNIDO	38,003	Implemented		15 customs officers trained	25 customs officers trained	Yes, 8 sets				GCEC, NOU/UNIDO	Yes, 11 months	Project is described as having been smoothly implemented with no significant problems. "satisfactory as planned"	12
Macedonia	MDN/REF/28/TRA/15	RMP: Training of customs officers	UNIDO	30,159		Yes, in Macedonian	299 Customs officers were trained and certified. Original plan called for 32.		Yes, 7 identifiers			Database was created	Agency for Development and Investment, Ministry of Environment and Physical Planning, Ozone Unit/UNIDO	Yes, 12 months, change of government component		5
of Mali	MLI/REF/29/TRA/07	Customs training programme	UNEP	60,000			20 customs officers trained, September 2002	40 customs officers trained, October 2002 to December 2003			Yes, included in customs and excise training curricula of training school			Yes, 30 months, no explanation	Project described as "satisfactory and as planned"?	8
Mongolia	MON/REF/32/TRA/04	Implementation of the RMP: Training of customs officers	UNEP provisional	77,200	Implemented	Yes	33 customs officers and national stakeholders trained. June 2001	259 trained customs officers, enforcement and environmental officers trained. September 2001-May 2003			Yes, for new customs officers and environmental inspectors		National Ozone Unit, Ministry of Environment of Mongolia/UNEP DTIE	Yes, 17 months, in view of training a large number of trainees	Mongolian customs officer participated as lead trainer in Uzbekistan. South/South cooperation model	4
Niger	NER/REF/27/TAS/05	Customs officers training programme	UNEP	63,000			17 Customs officers trained, February 2002	110 customs officers trained, July 2002 to June 2003	Yes		Yes, included in customs and excise training curricula of training school		Bureau national ozone/UNEP	Yes, 38 months, project execution delayed until legislation was passed	"Satisfactory and as planned"?	6
Oman	OMA/REF/34/TRA/04	RMP: Customs training programme	UNIDO	42,000			22 customs officers and officials trained		Yes, 8 identifiers provided				NOU/UNIDO	Yes, 4 months. Signature of agreement took longer than originally foreseen		9
Qatar	QAT/REF/34/TRA/04	RMP: training of customs and ozone unit in monitoring and control of ODS	UNIDO	50,000			40 customs officers trained in addition to NOU staff	15 officers trained	12 identifiers provided				NOU/UNIDO	Yes, 4 months. More officers were identified that required training		9
Romania	ROM/REF/28/TRA/17	RMP: training of customs officers and development of criteria for ODS and ODS consuming equipment	UNIDO	21,000	Implemented		31 officers in customs department and 12 staff of district environmental protection agencies were trained		5 refrigerant identifiers					Yes training wasp delayed more than two years due to lower priority set in customs department		10

Annexe II : Documents examinés

Inventaire des projets approuvés du Fonds multilatéral.

Rapports annuels périodiques sur les projets, déposés par les agences d'exécution.

Rapports des ateliers et rapports d'achèvement de projet.

Evaluation des projets de formation et des PGF, incluant les études de cas de pays préparées dans ce contexte.

Manuel de formation du PNUE pour les agences des douanes, recueils de formation pour différents pays et publications générales sur la formulation des politiques, notamment les systèmes d'autorisation.

Décisions et rapports de la Réunion des Parties à ce sujet, notamment l'Étude sur la surveillance du commerce international et la prévention du commerce illicite de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de mélanges et produits contenant de telles substances (Dec. XIII/12), Doc. UNEP/OzL.Pro/WG.1/22/4.

Document UNEP/OzL.Pro/ExCom/43/58 sur la Surveillance du commerce des substances appauvrissant la couche d'ozone et prévention du commerce illicite de ces substances (Dec.X Surveillance du commerce international et prévention du commerce illicite de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de mélanges et produits contenant de telles substances (Dec. XIV/7) et ses deux annexes.

Systèmes d'autorisation dans le cadre du Protocole de Montréal et Formation des agents des douanes, documents préparés par la DTIE du PNUE en juin 2004, révisés en août 2004.

Aperçu de l'état des projets du PNUE, en date d'août 2004. Préparé par la DTIE du PNUE.

Annex III: Checklist of Questions for Field Visits

1. General information

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
1. Consumption of ODS (recent data):	X		
2. Sources of ODS consumption data and their reliability	X		
3. Estimated share of sectors in ODS consumption:	X		
4. Status of CP and RMP implementation	X		
5. Import licensing system in place since _____	X		

2. Import licensing system (ILS)

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
6. Authority responsibility for operating the ILS	X		
7. Support received by Multilateral Fund: (a) Through project funding under RMP (b) Through project funding under institutional strengthening (c) Through networking/CAP team	Text		
8. Main regulations and prescriptions of the legal act governing the ILS: (a) Surveillance: _____ (b) Measures to reduce consumption: _____	Text		
9. Any delays in developing and approving the licensing system? If yes, what are the reasons?	X		
10. Specific prescriptions of legislation: (a) Ban of ODS: _____ (b) Ban of equipment containing ODS: _____ (c) Notification requirement: _____ (d) Labeling requirement: _____ (e) Registration of importers compulsory? (f) List of registered importers	X		
11. Mechanism of quota allocations to registered importers	X		
12. Quotas allocated in conformity with the phase-out timetable?	X	X	
13. End user control taking place? (a) Ban for certain applications? _____ (b) Control of ODS emission? _____ (c) Restriction on rights to handle ODS to certified technicians? _____	X		

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
(d) Inspection of distributors or servicing workshops? (e) Surveys conducted among importers/distributors/wholesalers?			
14. Are licenses coupled with certain conditions? (a) Regular reporting to NOU: _____ (b) Record keeping: _____ (c) Restriction on sales: _____ (d) Clearance before shipments: _____ (e) Restrictions on re-export: _____ (f) Labeling: _____	X	X	
15. Imports from non-Parties regulated? (a) If so, how? _____	X		X
16. Sanctions/penalties imposed on violation of legal prescriptions? (a) If so, specify: _____ (b) Mechanisms and capacities for prosecution and enforcement	X	X	X
17. How to deal with illegal imports? (a) Sending back? _____ (b) Auction/selling? _____ (c) Destruction? _____ (d) Storage? _____	X		X
18. Regulations concerning ODS containing applications (e.g. 2 nd hand refrigerators, cars, etc.)? Specify: _____ _____	X		X
19. Regulations regarding imports and exports of recovered, recycled and reclaimed ODS?	X		
20. Are imports of ODS containing equipments controlled although they are not controlled under the Montreal Protocol (like cars with MAC using CFC or halon fire extinguishers)?	X		X
21. Effective registered imports of ODS since the introduction of ILS	Figures		
22. Form and frequency of cooperation with stakeholders, especially registered importers. Please give details and assessment.	X	X	

3. Customs procedures

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
23. How do customs proceed in controlling imports of ODS or ODS based equipment? (Checking import licenses, permits, customs codes, i.e. all relevant documents): _____			X
24. How do customs proceed in case of suspicious shipments containing possibly ODS? (a) Sampling of containers/cylinders: _____ (b) What sampling method is applied: _____ (c) Physical check with identifiers: _____ (d) Sending shipment to chemical analysis: _____ (e) Notifying NOU or other department: _____			X
25. Some mixtures are difficult to identify through conventional identifier kits. How do customs proceed in such cases to detect the content of such shipments? 26. When does a container/cylinder appear as suspicious? 27. Is every suspicious shipment subject to analysis, or sampling is applied? _____ 28. In which cases do you consider that a chemical analysis is needed? _____			X
29. Did identifier supplied prove to be adequate to detect controlled substances? - Please, specify experience so far: _____			X
30. Which authority is designated within the customs to ensure that import control procedures are followed? _____ _____			X
31. Does a national code system additional to the WCO-HS exist to identify different ODS substances (2 more digits)? _____			X
32. Main problems or difficulties (if any) registered in controlling ODS imports			X
33. What kind of forms are used to monitor imports? _____ _____	X		X
34. Can import figures of ODS substances be made available by customs authority?			X
35. Does customs collect statistical data on every ODS import, or does it use a sort of sampling method? _____ _____			X

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
36. In case of suspicious or clearly illegal imports of ODS, to whom customs authorities have to report to get feedback on how to handle the detained product?	X		X
37. Have customs actually detected illegal imports since legislation and import licensing system is in force? (a) If so, provide quantity of ODS import for a given period of time, e.g. last year: _____			X
38. If illegal imports have effectively been detected, which routes for illegal trade were practiced: (a) Unmonitored crossing point: _____ (b) Concealment of ODS in the midst of legitimate cargo: _____ (c) Mislabeling: _____ (d) Diversion of good in transit: _____			X
39. Is there some evidence that combating illegal trade by customs has contributed to the reduction of ODS consumption in recent years?	X	X	X

4. Customs training

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
40. Has Phase I (train the trainers) been completed? (a) Date of completion: _____ (b) Trainers trained (numbers): _____ (c) Trainers active at present: _____ (d) Reasons for delays, if applicable: _____	X		X
41. Training of customs officers: (a) Training courses completed (numbers): _____ (b) No. of customs officers trained: _____ (c) Number of customs officers in the country: _____ (d) Turnover rate (average): _____ (e) Other stakeholders trained? _____	X		X
42. Is customs training ongoing (e.g. for newcomers, follow-up, etc)? (a) If so, please provide details: _____ _____	X		X
43. Which training materials were used in Phase I and II and what is their usefulness? (a) Country handbook: _____ (b) UNEP customs training material: _____ (c) Other training materials: _____	X		X

44. Did NOU or/and Customs Dept. receive more reports from customs check-points on attempts of illegal ODS import (chemicals or ODS based equipment) after completion of the training courses? (a) If so, specify: _____	X		X
45. Has communication between customs and NOU or other responsible authorities improved after completion of the training courses? (a) If so, specify: _____ (b) Does the NOU regularly take part in training of new customs officers? _____ (c) Are lists on licenses issued distributed to customs? _____			
46. Were identifiers supplied to customs under the RMP? (a) Total no. of identifiers received: _____ (b) No. of customs check-points in the country: _____ (c) No. of identifiers to individual check-points: _____ (d) What sort of identifiers provided? _____ (e) Were other identifiers supplied by national authorities? _____	X		X
47. Did NOU or Customs Dept. receive any reports on using the identifiers by customs? _____	X		X
48. Is your country a member of a: (a) Customs union? _____ (b) Free trade zone? _____ (c) Preferential trade area? _____	X		X
49. Who are the main suppliers of your imports of ODS? _____	X	X	X

5. Additional measures to reduce ODS consumption

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
50. Market prices for: (a) CFC-11 (b) CFC-12 (c) R-134a (d) HCFC (e) HC	X	X	
51. Trend in price relations. Has a relevant change in prices been observed? _____	X	X	
52. Have direct measures been introduced to change price relations? (Economic incentives/disincentives) (a) Import duties (b) Taxes (c) Tax exemptions for substitutes	X	X	

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
53. Other measures introduced to reduce ODS consumption: _____	X	X	
54. Have surveys, inspections (at the level of importers, distributors, service shops or end-users) taken place?	X	X	
55. Any other comments and suggestions: _____ _____	X	X	X

6. Regional co-operation

Issue	Source of information		
	NOU	Industry	Customs
56. Do you believe that improving communication and cooperation on ODS trade between neighboring countries has helped your country to prevent and combat illegal trade in ODS? (a) Please, specify experience: _____ _____	X		X
57. Has the Regional Network facilitated such contacts? Please specify: _____			
58. Has there been sub-regional cooperation with neighbouring countries?			

Annexe IV : Résumés des constatations des visites sur place en Roumanie et au Sénégal

(a) Roumanie

1. Conformément à l'Amendement de Montréal au Protocole de Montréal, la Roumanie a instauré un système d'autorisation des importations qui fixe des quotas annuels pour les importations de SAO. Toute entreprise enregistrée qui importe des SAO et qui détient un certificat émis par le ministère de l'Économie et du Commerce peut demander un permis, appelé 'permis environnemental' en Roumanie. Ces permis sont émis pour un an. Actuellement, 7 entreprises bénéficient de tels permis pour importer des CFC. Il a été signalé que les quotas alloués n'avaient pas été pleinement utilisés. La consommation de CFC a été ramenée à 190 tonnes PAO en 2001 (28% de la consommation de référence de 675,8 tonnes PAO) mais elle est remontée à 362 tonnes PAO, en 2003 (53% de la consommation de référence), à cause de l'accumulation de stocks en prévision des restrictions anticipées sur les importations.

2. Il est impossible de donner une réponse exacte quant à l'incidence du système d'autorisation des importations sur la prévention ou la réduction des importations illicites. Il n'a pas été clairement établi si les résultats négatifs étaient imputables à l'absence ou à la non détection des importations illicites. Toutefois, l'instauration du système d'autorisation a eu plusieurs effets bénéfiques importants :

- a) Il permet à l'UNO d'obtenir une amélioration de la réglementation des importations et de la consommation de SAO ;
- b) Il fournit une base de calcul pour l'industrie ;
- c) Les mécanismes de contrôle et les amendes sont des éléments dissuasifs pour les importations illicites ;
- d) Il favorise la transparence et donne un sentiment de sécurité aux entreprises concurrentes ;
- e) Il améliore la surveillance et par conséquent, la fiabilité des statistiques ;
- f) Il facilite une meilleure communication et coopération avec les importateurs enregistrés.

3. Un programme de formation a été offert dans le cadre du PGF, avec la participation de 31 agents des douanes et 12 employés des agences locales de protection de l'environnement. Approuvé avec une date d'achèvement en octobre 2001, le projet a été retardé jusqu'en août 2002 par des problèmes administratifs et peut-être aussi, selon le RAP, à cause de "la faible priorité accordée au service des douanes par le Gouvernement". Le RAP qualifie ce projet de formation de "satisfaisant même si ce n'est pas ce qui était prévu". Mis à part le projet de formation mis en œuvre dans le cadre du PGF, l'UNO a aussi organisé deux ateliers de formation pour les agents des douanes, avec l'aide du PNUE et de la Commission européenne. L'agence centrale des douanes a participé à ces ateliers ; toutefois, elle a indiqué qu'en raison d'un manque de préparation, de ressources, humaines et financières, elle n'est pas en mesure de développer sur place la capacité voulue pour dispenser les activités de formation subséquentes. Toutes les

personnes ressources interrogées pendant la visite sur place ont donc été unanimes à reconnaître la nécessité d'efforts additionnels pour poursuivre les activités de formation.

4. Le PGF a remis 6 trousseaux d'identification au service des douanes (5 pour les douanes, 1 pour la formation des techniciens). Elles sont utilisées le plus souvent à des fins de formation et dans des cas exceptionnels seulement pour identifier le contenu des expéditions. Tandis que le ministère des Douanes a exclu l'incidence des importations illicites de SAO, certains importateurs ont signalé qu'ils ne pouvaient nier l'existence d'une certaine contrebande via la mer Noire ou certains postes de contrôle frontaliers, mais le volume serait faible.

(b) Sénégal

5. Conformément à l'Amendement de Montréal au PM, le Sénégal a instauré un système d'autorisation des importations qui fixe des quotas annuels pour les importations de SAO. L'UNO a la responsabilité de répartir les quotas entre les importateurs potentiels. Pour être valide les demandes d'importation doivent être estampées par la Direction de l'Environnement et par la Direction nationale du Commerce. Actuellement, 5 entreprises détiennent des permis pour importer du CFC-12. En 2003, 40 millions de tonnes ont été allouées, montant qui a chuté à 30 en 2004. Il a été signalé que les quotas alloués ont été pleinement utilisés. Le Sénégal est largement en avance sur sa réduction de 50% exigée en 2005, puisque selon les données exigées par l'article 7, la consommation de 2003 représentait 32,7% de la consommation de référence.

6. Le système d'autorisation qui fonctionne avec la pleine coopération des importateurs et l'association des techniciens en réfrigération, a contribué à ce résultat. Les commerçants et les ateliers tiennent uniquement des stocks à court terme afin de limiter les coûts financiers associés. On n'a signalé aucune saisie de CFC aux points d'entrée frontaliers. Toutefois, selon l'UNO et les techniciens en réfrigération, quelques quantités de SAO importées illégalement sont disponibles dans un certain nombre d'ateliers.

7. Le volet sur la formation des agents des douanes dans le PGF (projet SEN/REF/33/TAS/15 mis en œuvre par le PNUE) a été déclaré satisfaisant. Toutefois, après la tenue du séminaire initial destiné à former des formateurs parmi les agents des douanes les plus anciens, seulement deux des quatre cours de suivi prévus pour les agents des douanes dans les régions ont été organisés, car une coopération avec les autorités douanières régionales seulement, et sans l'agence centrale, a pu être établie pour la tenue de ces séminaires. Les identificateurs livrés sont conservés dans un entrepôt central des douanes et ne sont pas utilisés pour les vérifications douanières. A l'occasion, un formateur est appelé à son poste, à l'extérieur de Dakar, pour aider à identifier des expéditions douteuses qui arrivent au port de Dakar.

8. Le roulement fréquent des agents formés pour être des formateurs affecte gravement la continuité des activités de formation et aucun module portant sur les SAO n'a été inclus dans le programme des écoles de douanes jusqu'à présent. Les modèles de

formation alternatifs envisagés incluent la spécialisation d'un petit noyau d'agents des douanes, assignés au contrôle des SAO ou le soutien de techniciens du secteur privé auxquels on ferait appel quand une expédition suspecte est repérée. Il faut résoudre un certain nombre de problèmes avant de pouvoir faire fonctionner de telles alternatives mais ils sont relativement mineurs par rapport aux problèmes engendrés par le roulement des formateurs qui entraîne leur indisponibilité.

Annex V:
Statistical Overview of Approved and Completed Projects
Table 1: Customs Training/Licensing Systems and Related Projects

Category	No. of Projects Approved	No. of Projects Completed	Total Funds Approved (US\$)*	Total Funds Disbursed (US\$)*	PCRs Received
Customs Training Stand-Alone Projects	6	2	630,900	238,885	2
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	58	24	3,058,116	1,348,505	24
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	23	5	3,455,961	583,359	5
Regional Customs Training Projects	6	4	1,137,429	1,047,429	3
Licensing System Stand-Alone Projects	4	2	2,203,900	2,006,570	1
Regional Licensing System Projects	8	7	5,025,411	4,793,166	1
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects	22	7	995,210	332,167	5
Customs Training, Licensing System and ODS Monitoring in National Phase-Out Plans	32	7	51,650,407	5,608,917	0
Total	159	58	68,157,334	15,958,998	41

* When no separate project numbers are available, the total budget for the RMP or NPP is given which is used only to a small extent for customs training and import licensing activities.

Table 2: Customs Training Projects Approved by Agency

Category	Australia	Canada	Finland	France	Germany	Poland	UNDP	UNEP	UNIDO	Total
Customs Training Stand-Alone Projects		1						5		6
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs		7	1	2		1	1	41	5	58
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	8	1		1	2			3	8	23
Regional Customs Training Projects		2	1		1			2		6
Total	8	11	2	3	3	1	1	51	13	93

Table 3: Customs Training Projects Approved by Region

Category	Africa	Asia and the Pacific	Europe	Latin American and the Caribbean	Global	Total
Customs Training Stand-Alone Projects	1	2		3		6
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	23	16	2	17		58
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	9	11	1	2		23
Regional Customs Training Projects					6	6
Total	33	29	3	22	6	93

Table 4: Customs Training Projects Approved by Country

Country	Customs Training Stand-Alone Projects	Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	Customs Training in RMP Projects	Regional Customs Training Projects	Total
Algeria			3		3
Angola			1		1
Antigua and Barbuda		1			1
Argentina	1				1
Bahrain		1			1
Bangladesh		1			1
Belize			1		1
Benin		1			1
Bolivia		1			1
Burkina Faso		1	1		2
Burundi		2			2
Cambodia		1			1
Cameroon			1		1
Central African Republic		1			1
Chad		1			1
Colombia	1				1
Comoros		1			1
Congo		1			1
Congo, DR		1			1
Costa Rica		1			1
Cote D'Ivoire			1		1
Croatia		1			1
Cuba		1			1
Djibouti		1			1
Dominica		1			1
Dominican Republic		1			1
El Salvador		1			1
Fiji		1			1
Gabon		2			2
Gambia	1				1
Ghana		1			1
Global				6	6
Grenada		1			1
Guatemala		2			2
Guinea		1			1
Guinea-Bissau		1			1
Haiti		1			1
Honduras		1			1
India	1				1
Jamaica		1			1
Jordan		1			1
Kiribati			1		1
Korea, DPR			1		1
Kuwait		1			1
Kyrgyzstan		1			1
Lao, PDR		1			1

Country	Customs Training Stand-Alone Projects	Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	Customs Training in RMP Projects	Regional Customs Training Projects	Total
Liberia		1			1
Macedonia		1			1
Maldives		1			1
Mali		1			1
Marshall Islands			1		1
Mauritania		1			1
Micronesia			1		1
Mongolia		1			1
Niger		2			2
Oman		1			1
Pakistan			1		1
Palau			1		1
Panama		1			1
Paraguay			1		1
Peru		1			1
Philippines	1				1
Qatar			1		1
Romania			1		1
Rwanda		1			1
Sierra Leone		1			1
Solomon Islands			1		1
Sri Lanka		1			1
Sudan			1		1
Suriname		1			1
Swaziland			1		1
Syria		1			1
Togo		1			1
Tonga			1		1
Tuvalu			1		1
Uruguay		1			1
Vanuatu			1		1
Venezuela	1				1
Vietnam		1			1
Western Samoa		1			1
Yemen		1			1
Total	6	58	23	6	93

Table 5a: Implementation Delays for Different Types of Completed Customs Training Projects

(Based on Original Approved Planned Dates of Completion)

Category	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Customs Training Stand-Alone Projects					1	1	2
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	1	1	1	4	8	9	24
Customs Training and Licensing Systems integrated in RMP Projects	1		1	1	1	1	5
Regional Customs Training Projects			1	1	2		4
Total	2	1	3	6	12	11	35

Table 5b: Implementation Delays for Different Types of Completed Customs Training Projects

(Based on Revised Approved Planned Dates of Completion for Implementation Delays)

Category	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Customs Training Stand-Alone Projects					1	1	2
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	4	2	2	6	4	6	24
Customs Training and Licensing Systems integrated in RMP Projects	1		1	1	1	1	5
Regional Customs Training Projects			2	1	1		4
Total	5	2	5	8	7	8	35

**Table 6a: Customs Training
Implementation Delays for Completed Projects by Agency¹**

(Based on Original Approved Planned Dates of Completion)

Agency	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Canada				1	4	2	7
Finland					1		1
Poland		1					1
UNEP	2		1	1	6	8	18
UNIDO			2	4	1	1	8
Total	2	1	3	6	12	11	35

**Table 6b Customs Training
Implementation Delays for Completed Projects by Agency²**

(Based on Revised Approved Planned Dates of Completion for Implementation Delays)

Agency	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Canada	1			1	3	2	7
Finland			1				1
Poland		1					1
UNEP	4	1	2	3	3	5	18
UNIDO			2	4	1	1	8
Total	5	2	5	8	7	8	35

Table 7: Licensing Systems Projects Approved by Agency

Category	Canada	Finland	France	Germany	Japan	Sweden	UNDP	UNEP	UNIDO	Total
Licensing System Stand-Alone Projects	1							2	1	4
Regional Licensing System Projects					2	1		5		8
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects	4	1	2	1		1	1	12		22
Total	5	1	2	1	2	2	1	19	1	34

¹ Seven completed tranches of National Phase-out Plans, which include the development of Customs Training, are not included here, as the plans are still on-going.

² Ditto.

Table 8: Licensing Systems Projects Approved by Region

Category	Africa	Asia and the Pacific	Europe	Latin American and the Caribbean	Global	Total
Licensing System Stand-Alone Projects		1	1	2		4
Regional Licensing System Projects		3			5	8
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects	7	3		12		22
Total	7	7	1	14	5	34

Table 9: Licensing Systems Projects Approved by Country

Country	Licensing System Stand-Alone Projects	Regional Licensing System Projects	Licensing Systems that are part of RMP Projects	Total
Argentina	1			1
Barbados			1	1
Benin			1	1
Chile			1	1
China	1			1
Costa Rica			1	1
Cote D'Ivoire			1	1
Cuba			1	1
Djibouti			1	1
Egypt			1	1
Gambia			1	1
Georgia	1			1
Global		5		5
Guatemala			2	2
Guyana			1	1
Lao, PDR			1	1
Madagascar			1	1
Mali			1	1
Nepal			1	1
Nicaragua			1	1
Peru			2	2
Region: ASP		3		3
Suriname			1	1
Uruguay			1	1
Venezuela	1			1
Yemen			1	1
Total	4	8	22	34

Table 10a: Implementation Delays for Different Types of Completed Licensing System Projects

(Based on Original Approved Planned Dates of Completion)

Category	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Licensing System Stand-Alone Projects		1		1			2
Regional Licensing System Projects		3	3			1	7
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects			1	1	5		7
Total	0	4	4	2	5	1	16

Table 10b: Implementation Delays for Different Types of Completed Licensing System Projects

(Based on Revised Approved Planned Dates of Completion for Implementation Delays)

Category	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Licensing System Stand-Alone Projects		1		1			2
Regional Licensing System Projects		3	3			1	7
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects			1	1	5		7
Total	0	4	4	2	5	1	16

Table 11a: Licensing Systems
Implementation Delays for Completed Projects by Agency³

(Based on Original Approved Planned Dates of Completion)

Agency	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Canada			1	2	1		4
Japan			2				2
Sweden			1				1
UNEP		3			4	1	8
UNIDO		1					1
Total	0	4	4	2	5	1	16

Table 11b: Licensing Systems
Implementation Delays for Completed Projects by Agency⁴

(Based on Revised Approved Planned Dates of Completion for Implementation Delays)

Agency	Delays (in Months)						Total
	Early Completion	On Time	1-6	7-12	13-24	25 and More	
Canada			1	2	1		4
Japan			2				2
Sweden			1				1
UNEP		3			4	1	8
UNIDO		1					1
Total	0	4	4	2	5	1	16

³ Seven completed tranches of National Phase-out Plans, which include the development of licensing systems, are not included here, as the plans are still on-going.

⁴ Seven completed tranches of National Phase-out Plans, which include the development of licensing systems, are not included here, as the plans are still on-going.

New 5-day mixed approach

Monday Phase I	Tuesday Phase II	Wednesday Preparation	Thursday Phase II	Friday Phase II
Deliver of Phase I training by UNEP staff	Preparation of Phase II training by UNEP staff	Preparation of local trainers	Phase II training group 1	Phase II training group 2
10 trained trainers	10 trained stakeholders	1 training skills	40 trained customs officers	40 trained customs officers

- Immediate output of up to 50 trained customs officers and 10 stakeholders
- Immediate initiation of Phase II training
- Improved training skills of local customs trainers
- Supervision and monitoring of Phase II training
- Evaluation of local trainer's performance
- Flexibility to adapt to country needs
- Demanding logistics for NOUs to involve 60 participants