



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



Distr.  
Restreinte

UNEP/OzL.Pro/ExCom/45/11  
9 mars 2005

FRANÇAIS  
ORIGINAL: ANGLAIS

COMITÉ EXÉCUTIF  
DU FONDS MULTILATÉRAL AUX FINS  
D'APPLICATION DU PROTOCOLE DE MONTRÉAL  
Quarante-cinquième réunion  
Montréal, 4 – 8 avril 2005

**RAPPORT SUR L'ÉVALUATION DES PROJETS RELATIFS À LA FORMATION DES  
AGENTS DE DOUANE ET AUX SYSTÈMES DE PERMIS**



## TABLE DES MATIÈRES

Sommaire des principaux résultats et recommandations .....	1
I. Contexte .....	4
II. Portée et approche du présent rapport d'évaluation.....	5
III. Systèmes de permis, procédures douanières et repérage des importations illicites.....	8
a) Aperçu.....	8
b) Systèmes de permis des pays visités.....	10
c) Procédures douanières .....	14
d) Importations illicites repérées .....	15
IV. Projets de formation des agents de douane.....	17
a) Aperçu.....	17
b) Cours de formation menés dans les pays visités.....	19
c) Expériences rapportées et améliorations suggérées.....	21
d) Indicateurs de frigorigènes .....	23
V. Recommandations.....	24
Annexe I..... Aperçu statistique des projets approuvés et menés à terme	
Annexe IIa.... Information sur les projets de permis dans les rapports d'achèvement de projet	
Annexe IIb.... Information sur les projets de formation des agents de douane dans les rapports d'achèvement de projet	



## Sommaire des principaux résultats et recommandations

1. Le ministère des Douanes de la plupart des pays visités n'accorde pas à priorité à la réglementation en matière de SAO ni aux autres questions environnementales. L'accent est plutôt mis sur la production de revenus et la protection du pays contre les marchandises dangereuses. Un correspondant haut placé en environnement a aidé à sensibiliser le service des douanes des Philippines aux questions environnementales et a joué un rôle déterminant dans la promotion de la coopération avec le Bureau national de l'ozone.
2. L'étroite collaboration et la coordination entre le Bureau national de l'ozone et les douanes se sont avérées très importantes dans la création des assises pour le contrôle et la surveillance efficaces des importations de SAO. Le mémoire d'entente entre le Bureau national de l'ozone et le service des douanes de la Thaïlande et des Philippines sont des modèles de cette coopération.
3. Les systèmes de permis d'importation ont eu plusieurs conséquences positives sur la réduction de la consommation de SAO et sont essentiels à la prévention des importations illicites. Ils permettent aux Bureaux de l'ozone d'améliorer le contrôle des importations et de la consommation de SAO. Ils offrent une certitude au secteur privé, découragent les activités d'importation illicites, et ils améliorent la surveillance et, par la même occasion, la fiabilité des statistiques. Ils facilitent aussi une meilleure communication et une meilleure coordination entre les ministères gouvernementaux et les importateurs enregistrés. La réglementation des importations de SAO, exigée en vertu du Protocole de Montréal, est presque impossible sans un système de permis d'importation.
4. Tous les pays visités possèdent des mesures législatives qui englobent toutes les substances réglementées. Cependant, les réglementations particulières concernant les listes d'importateurs autorisés, la répartition des quotas d'importation et les calendriers dégressifs n'existent que pour les importations de CFC. Les autres SAO, plus particulièrement le tétrachlorure de carbone, le TCA et les HCFC, de même que les mélanges de frigorigènes contenant des CFC et le bromure de méthyle retiennent moins d'attention et font l'objet d'une surveillance et de réglementations moins complètes. De même, les systèmes de permis d'exportation ou les interdictions de réexporter les SAO sont rares, tout comme les interdictions d'importer des équipements à base de SAO, dont la réglementation est souvent assurée par des prescriptions définissant un âge maximum de cinq ans, à titre d'exemple, et un nombre restreint de pays d'origine acceptés.
5. La formation des agents de douane porte surtout sur les frigorigènes (principalement les CFC) tandis que les autres SAO, telles que les solvants (tétrachlorure de carbone, TCA) et le bromure de méthyle, ne sont abordées qu'en termes généraux.
6. Les systèmes de permis d'importation et la formation des agents de douane ont donné lieu à plusieurs cas de détection et de saisie de CFC. Toutefois, les dossiers des services des douanes sur les expéditions illicites ne révèlent pas nécessairement l'envergure de ce commerce.
7. La formation des agents de douane et la distribution d'équipement d'identification convenable sont nécessaires pour assurer l'application efficace du système de permis

d'importation. La phase I (la formation des formateurs) est terminée dans tous les pays étudiés. La mise en œuvre de la phase II (formation des agents) a connu plusieurs retards en raison de différents problèmes.

8. Un des pays visités a engagé l'Institut d'accréditation et de normalisation dans l'identification des SAO. Cette participation offre un mode de contrôle supplémentaire même si la responsabilité et le contrôle finaux incombent au service des douanes.

9. Les cours de formation servent non seulement à former les formateurs et les agents, mais établissent ou resserrent les liens entre les participants, et créent une tribune de discussion. Lorsque les liens sont entretenus, ces éléments donnent lieu à la création et au resserrement d'un réseau informel pour lutter contre l'entrée illicite des SAO.

10. Certains séminaires ont été organisés au niveau régional par l'équipe du Programme d'aide à la conformité, et ont réuni des agents de douanes des pays voisins, surtout en Asie. La création d'un réseau régional informel d'agents de douane devrait avoir des effets favorables sur la lutte au commerce illicite de SAO. L'échange d'information sur les expéditions et de listes des importateurs autorisés entre les pays exportateurs et importateurs est tout aussi important.

11. En y apportant quelques changements mineurs, le système de permis actuellement en vigueur en Argentine pourrait produire un avis automatique aux pays récepteurs d'exportations autorisées de SAO. Ces avis peuvent aussi être envoyés aux autres administrateurs de l'ozone au niveau régional. Ce système peut également produire des statistiques à jour et fiables.

12. Le service des douanes est une des sources d'information sur les importations de SAO. Cependant, l'information provenant de cette source est fondée sur des codes douaniers qui, dans certains cas, englobent plus qu'une SAO et, par le fait même, ne permettent pas de produire des statistiques propres à chacune des substances. Le problème survient surtout avec les HCFC et les mélanges de CFC qui s'approprient des parts de marchés de plus en plus importantes et pourraient eux aussi faire l'objet d'un commerce illicite.

13. Tous les pays visités utilisent un système de surveillance électronique et un logiciel pertinent. Les services des douanes sont engagés à produire régulièrement des rapports sur les importations de substances réglementées. Certaines contradictions entre les rapports des douanes (préparés à partir des importations réelles) et les statistiques des Bureaux nationaux de l'ozone (préparées à partir des permis émis) ont été relevées et sont attribuables à l'inexpérience et aux erreurs, plutôt qu'à des manipulations intentionnelles. Ces erreurs sont en voie d'être éliminées.

14. Plusieurs systèmes de registres douaniers permettent aux utilisateurs de lier un code de SAO à une obligation d'entrer un numéro de permis comme condition préalable pour passer à la déclaration de l'importation. Il s'agit d'une méthode efficace pour éviter les omissions et rappeler aux agents de douane la nécessité de vérifier le permis correspondant.

15. Dans plusieurs pays, les agents de douane de grade inférieur ont le rôle fondamental de surveiller les importations et les exportations de biens. Ces agents reçoivent généralement une formation informelle sur place et, en raison de leur grade, ne profitent pas toujours des séminaires de formation.

16. Certains manuels de formation sont trop longs pour être utilisés par les agents de douane dans leur travail quotidien. Des guides concis (Roumanie) et des outils assurant un repérage rapide (Asie occidentale) ont été élaborés.

17. Les recommandations de la section V portent sur quatre grandes questions :

- a) L'engagement accru des services des douanes à l'élimination des SAO, y compris les échelons plus élevés de la hiérarchie.
- b) La modification et la mise à niveau du cadre législatif dans les pays visés à l'article 5 où celui-ci est incomplet, et amélioration de l'application de la coopération régionale.
- c) L'accélération et l'aide à l'exécution de la formation des agents de douane, y compris les activités régionales, s'il y a lieu.
- d) La modification des manuels de formation et de leur contenu, et l'utilisation efficace du matériel d'information et des identificateurs.

## I. Contexte

18. Dans sa décision XIV/7, la Quatorzième Réunion des Parties au Protocole de Montréal a demandé au DTIE du PNUE de présenter un rapport à la Seizième Réunion des Parties, par l'entremise du Comité exécutif, sur les activités des réseaux régionaux pour lutter contre le commerce illicite. Elle a aussi demandé au Comité exécutif d'accorder la priorité à l'évaluation de la formation des agents de douane et des systèmes de permis, et de remettre un rapport à cet effet à la Seizième Réunion des Parties, si possible. En réponse à cette décision, la 43<sup>e</sup> Réunion du Comité exécutif a décidé d'acheminer le rapport du DTIE du PNUE sur les activités des réseaux régionaux visant à lutter contre le commerce illégal (partie I, sections I et II du document UNEP/OzL.Pro/ExCom/43/58/Corr.1) à la Seizième Réunion des Parties, et que le Comité exécutif entreprendrait une nouvelle évaluation des projets de formation des agents de douane et des systèmes de permis dont le rapport sera présenté à la Dix-septième Réunion des Parties. Le présent document présente les résultats de l'évaluation préparée par l'Administrateur principal, Surveillance et évaluation et plusieurs consultants. Il est présenté à la 45<sup>e</sup> Réunion du Comité exécutif afin de faciliter les discussions et être modifié, si nécessaire, avant qu'il ne soit présenté à la réunion du Groupe de travail à composition non limitée en juillet 2005, et à la Dix-septième Réunion des Parties en décembre 2005.

19. La 22<sup>e</sup> Réunion du Groupe de travail à composition non limitée, en juillet 2002, a discuté d'une étude exhaustive sur la surveillance du commerce international et la prévention du commerce illicite de SAO, des mélanges et des produits contenant des SAO (UNEP/OzL.Pro/WG.1/22/4) préparée en réponse à la décision XIII/2 de la Treizième Réunion des Parties. L'étude a donné lieu à une analyse détaillée du problème du commerce illicite de SAO et a recommandé plusieurs mesures qui, entre autres, ont mené à la demande pour cette évaluation. La décision traduit une certaine inquiétude à l'effet que les volumes de plus en plus importants de SAO qui font l'objet d'un commerce illicite pourraient miner, en partie, l'élimination réussie de la consommation et de la production de grandes quantités de SAO.

20. L'Amendement de Montréal au Protocole de Montréal, adopté en 1997 à la Neuvième Réunion des Parties, précise à l'article 4B, paragraphe 1, que toutes les Parties doivent créer et mettre en œuvre un système de permis d'importation et d'exportation de substances réglementées des annexes A, B, C et E qui sont nouvelles, utilisées, recyclées ou récupérées, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur. Malgré l'entrée en vigueur de l'Amendement le 10 novembre 1999, 59 pays visés à l'article 5 ne l'avaient toujours pas ratifié au moment de la préparation du présent document, et 86 pays l'ont ratifié. Toutefois, plusieurs de ces 59 pays ont mis sur pied un système de permis pour les SAO en vertu de l'Amendement de Montréal.

21. Dans sa décision 31/48, prise en juillet 2000, le Comité exécutif a augmenté de 50 pour cent le niveau de financement des plans de gestion des frigorigènes pour les pays à faible volume de consommation, et doublé le financement pour la préparation de nouveaux plans de gestion des frigorigènes, à condition que ces plans confirment l'engagement des pays bénéficiaires à élaborer et à mettre sur pied des mesures législatives, ce qui a aidé à créer les conditions préalables pour une mise en œuvre accélérée des plans de gestion des frigorigènes après leur approbation.

L'existence d'un système de permis, du moins sous forme de projet, est une condition préalable à la formation des agents de douane.

22. De plus, la décision 43/37 du Comité exécutif offre une motivation supplémentaire pour mettre sur pied un système de permis car elle établit l'affectation d'un agent à plein temps à la gestion du bureau de l'ozone et la mise en place d'un système national de permis pour réglementer les importations comme condition préalable à un appui financier supplémentaire pour le renforcement des institutions dans les pays à faible volume de consommation et les pays à très faible volume de consommation.

## II. Portée et approche du présent rapport d'évaluation

23. L'étude théorique (doc. 44/12) identifie les principaux points d'évaluation et les regroupe dans la structure suivante :

<b>Tableau 1 : Principaux points d'évaluation</b>		
	<b>Secteurs d'action</b>	<b>Points à analyser</b>
1.	Contexte	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Part des sous-secteurs de la consommation de SAO, récentes tendances et perspectives</li> <li>b) Nombre d'importateurs, d'ateliers de service et de techniciens enregistrés</li> <li>c) Projets financés et mis en oeuvre</li> <li>f) Stratégie nationale d'élimination et état de la conformité</li> </ul>
2.	Mesures législatives et système de permis d'importation	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ratification de l'Amendement de Montréal</li> <li>b) Principales caractéristiques du système de permis (s'il existe), dont l'application à toutes les SAO</li> <li>c) Réglementation particulière sur l'interdiction visant les SAO et l'équipement à base de SAO</li> <li>d) Système d'allocation de quotas aux importateurs enregistrés</li> <li>e) Conditions d'émission des permis</li> <li>f) Procédures administratives et documentation</li> <li>g) Collaboration entre les autorités responsables des questions touchant la couche d'ozone et les agents de douane de différents niveaux hiérarchiques</li> <li>h) Système de surveillance et de rapports sur le commerce des SAO</li> <li>i) Sanctions ou pénalités imposées lors des infractions à la réglementation légale</li> <li>j) Mécanismes et capacités de poursuite en justice et d'application</li> <li>k) Participation du secteur privé à l'élaboration et à la mise en oeuvre de règlements et de réglementations</li> <li>l) Appui reçu du Programme d'aide à la conformité pour l'élaboration d'un système de permis</li> </ul>
3.	Procédures douanières	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Le contrôle est effectué aux points frontaliers ou dans le pays</li> <li>b) Mise en place d'un système national de codes de douane en plus du système harmonisé pour identifier les substances et les mélanges</li> </ul>

<b>Tableau 1 : Principaux points d'évaluation</b>		
	<b>Secteurs d'action</b>	<b>Points à analyser</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>c) Documents (permis, noms commerciaux, numéro de code, étiquetage, etc.) que les importateurs de SAO doivent présenter aux douanes</li> <li>d) Procédure qui s'applique aux envois louches</li> <li>e) Échantillonnage ou autre méthode d'identification utilisée</li> <li>f) Caractéristiques d'un envoi louche</li> <li>g) Instances à consulter en cas d'envoi louche</li> <li>h) Importations illicites détectées depuis l'entrée en vigueur du système de permis</li> <li>i) Système de surveillance électronique en place et utilisé de façon efficace par les agents de douane</li> </ul>
4.	Formation des agents de douane	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Nombre de cours de formation donnés et d'agents formés (projets individuels, plans de gestion des frigorigènes, projets d'élimination régionaux ou sectoriels)</li> <li>b) Création d'une capacité de formation au pays</li> <li>c) Continuité (suivi, recyclage) des activités de formation</li> <li>d) Programme et matériel utilisé pour la formation des agents de douane</li> <li>e) Équipement d'identification fourni</li> <li>f) Utilité et caractère suffisant des identificateurs dont disposent les agents de douane</li> <li>g) Utilisation efficace des identificateurs</li> <li>h) Existence de mécanismes d'appui pour les agents de douane</li> <li>i) Priorité accordée aux questions liées à la couche d'ozone par les agents de douane</li> </ul>
5.	Mesures d'application supplémentaires pour réduire la consommation de SAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Création d'agences environnementales locales (ou régionales) responsables de l'inspection des entreprises et des utilisateurs</li> <li>b) Mesures qui influencent le prix relatif (taxes à l'importation, taxe environnementale sur les SAO ou subventions pour les produits de remplacement)</li> <li>c) Application d'autres mesures d'incitation financières ou fiscales à la reconversion technologique</li> </ul>
6.	Collaboration avec les parties prenantes nationales et coopération régionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Engagement des entreprises et des associations professionnelles (si elles existent) envers la stratégie et les procédures de fonctionnement du processus d'élimination des SAO</li> <li>b) Rapports périodiques des importateurs (et du secteur de l'entretien) et systèmes de vérification pour évaluer la fiabilité des données</li> <li>c) Utilité des communications et de la collaboration avec les pays avoisinants du réseau régional</li> <li>d) Efforts communs et échange d'expériences entre les membres du réseau pour lutter contre le commerce illicite des SAO, y compris la coopération infrarégionale</li> </ul>

24. Cette structure a fourni l'approche adoptée pour les études de cas des neuf pays visités. Les points ont été abordés avec les différents organes pertinents suivants :

- a) Le Bureau national de l'ozone.
- b) Les autres ministères du gouvernement impliqués dans les questions liées à la couche d'ozone/à l'environnement.
- c) Le ministère des Douanes.
- d) Certains points de contrôle douaniers choisis.
- e) Les importateurs de SAO.
- f) Les associations de techniciens en réfrigération, si elles existent.
- g) Des ateliers d'entretien de l'équipement de réfrigération choisis.
- h) Les centres d'accréditation, tels que les instituts techniques, s'ils existent.

25. Ces discussions ont permis de compléter l'information recueillie dans les études et les rapports de surveillance de projets. L'appui des Bureaux nationaux de l'ozone et la coopération des sources d'informations privées et publiques ont été hautement satisfaisants dans la plupart des pays visités. Le PNUE a fourni de l'information exhaustive dans plusieurs réunions et lors de plusieurs discussions.

26. Les pays ont été choisis selon leur situation géographique. Deux pays sont situés en Amérique latine (Bolivie et Paraguay), deux en Europe (Roumanie et Turquie), deux en Asie (Philippines et Thaïlande) et trois en Afrique (Burkina Faso, Sénégal et Soudan). Quatre de ces pays sont des pays à faible volume de consommation et les cinq autres ne le sont pas; cinq pays possèdent un plan d'élimination sectoriel ou national et six possèdent un plan de gestion des frigorigènes. Tous les pays possèdent un système de permis, sous une forme ou une autre, surtout pour les CFC, et ont assuré la prestation, à différents degrés, de programmes de formation des agents de douane. Leurs valeurs de référence sont très variées et mises en œuvre par différentes agences d'exécution, et offrent généralement une représentation fidèle de la situation (voir le Tableau 2). Les résultats d'une évaluation des plans de gestion des frigorigènes (PGF) menée antérieurement dans les pays à faible volume de consommation (FVC) (voir le doc. 41/7) sont entrés en ligne de compte.

<b>Tableau 2 : Échantillon de pays visités et principales caractéristiques</b>						
<b>Pays</b>	<b>Région</b>	<b>État</b>	<b>Référence pour les CFC</b>	<b>PGF/mise à jour du PGF</b>	<b>Plan d'élimination national/sectoriel</b>	<b>Agence</b>
Bolivie	Am. lat.	FVC	75,7	M. à j. du PGF	Mousses	PNUD/Canada
Burkina Faso	Afr	FVC	36,3	M. à j. du PGF		PNUD/PNUE/Canada
Paraguay	Am. lat.	FVC	210,6	M. à j. du PGF		PNUD/PNUE
Philippines	ASP	Non FVC	3 055,9		Oui	PNUE/BIRD/Suède
Roumanie	EUR	Non FVC	675,8	PGF		ONUDI
Sénégal	AFR	FVC	155,8	M. à j. du PGF		PNUE/ONUDI/Suisse
Soudan	AFR	Non FVC	456,8	PGF	Oui	ONUDI
Thaïlande	ASP	Non FVC	6 082,1		Oui	BIRD
Turquie	EUR	Non FVC	3 805,7		Oui	BIRD

27. Les études des pays donnent un aperçu des mesures entreprises, des résultats obtenus, des problèmes survenus et des activités planifiées, et décrivent de façon plus détaillée les caractéristiques particulières des pays visités. Ces études de cas représentent le fondement du présent rapport d'analyse de synthèse qui résume les résultats. Elles sont distribuées sur papier, sur demande, et sur le site Intranet du Secrétariat du Fonds multilatéral, dans la bibliothèque des documents d'évaluation de la 45<sup>e</sup> Réunion du Comité exécutif.

28. Des observations sur le projet de document ont été reçues du Burkina Faso, du Canada, du Paraguay, de la Pologne, de la Suède, du PNUD et du PNUE, et ont été intégrées lors de la préparation du présent document.

### **III. Système de permis, procédures douanières et repérage des importations illicites**

#### **a) Aperçu**

29. Les systèmes de permis d'importation de SAO, qui comprennent parfois aussi les exportations et les activités de formation des agents de douane, ont d'abord été financés en tant que projets individuels et projets régionaux. Il y a eu une augmentation marquée de ce type de projets au cours des 3 à 4 dernières années, et ils sont maintenant intégrés aux plans de gestion des frigorigènes (plans de gestion des frigorigènes et mises à jour des plans de gestion des frigorigènes), aux plans du secteur de l'entretien de l'équipement de réfrigération et aux plans d'élimination nationaux. La plupart des projets qui comprennent un système de permis comprennent aussi d'autres éléments (registre des importateurs de SAO, système de surveillance, système de quotas, formation des agents de douane, création d'une association, encouragement des bonnes pratiques, etc.). Douze projets seulement comprennent un projet de système de permis comme tel, et le financement moyen de ces projets varie de 10 000 \$US à 50 000 \$US. La participation d'experts locaux ou régionaux fait descendre les coûts (Guatemala, Pérou) alors que la participation de consultants internationaux fait grimper les coûts (République démocratique populaire du Laos).

30. La région de l'Amérique latine et des Caraïbes compte 17 des 38 projets comprenant un système de permis approuvés par le Comité exécutif (45%), suivie de l'Afrique qui compte huit projets (21%) et de l'Asie Pacifique qui compte sept projets (18%). Le PNUE est l'agence d'exécution qui compte le plus grand nombre de ces projets (23 sur 38 ou 61%). La liste suivante donne un aperçu des délais d'exécution des 16 projets menés à terme (voir les détails dans les Tableaux 10 a/b de l'Annexe I).

- 4 projets terminés dans les délais prescrits;
- 4 projets dont l'achèvement a été retardé de un à six mois;
- 2 projets dont l'achèvement a été retardé de six à douze mois;
- 5 projets dont l'achèvement a été retardé de treize à 24 mois;
- 1 projet dont l'achèvement a été retardé de plus de deux ans.

31. Le PNUE a achevé trois de huit projets dans les délais prescrits et l'achèvement de cinq autres a été retardé de treize à 25 mois (voir les Tableaux 11 a/b de l'Annexe V). L'achèvement

de trois des quatre projets menés à terme par Environnement Canada a été retardé de six à huit mois, et un a été retardé de 24 mois.

32. Ces retards sont surtout attribuables au fait que l'élaboration des mesures législatives nationales sur le système de permis a duré plus longtemps que prévu. Plusieurs ministères (Environnement, Industrie, Commerce, Finances) ont participé au processus et ont convenu des mesures avec les entreprises industrielles et commerciales concernées, à l'issue d'un processus de consultation.

33. Le Programme d'aide à la conformité du PNUE appuie le Secrétariat de l'ozone dans la surveillance de l'état de la mise en œuvre des systèmes de permis, surtout dans les pays où le PNUE est l'agence d'exécution principale ou met en œuvre les projets de renforcement des institutions. Aucun détail des modalités ni du fonctionnement des systèmes n'est disponible, dans la plupart des cas, et les statistiques du PNUE offrent l'aperçu le plus complet possible, comme indiqué dans le Tableau 3, ci-dessous.

<b>Tableau 3: État actuel des systèmes de permis dans les pays visés à l'article 5</b>			
<b>Région</b>	<b>Mise sur pied complète</b>	<b>En préparation</b>	<b>Proposé pour approbation gouvernementale</b>
Asie occidentale	7	2	1
Asie du Sud, Asie du Sud-Est et Pacifique, pays insulaires du Pacifique	18	8	1
Amérique latine et Caraïbes	20	7	3
Afrique	27	12	8
Europe et Asie centrale	10	2	
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>31</b>	<b>13</b>

\* Source : DTIE du PNUE

34. 50 pour cent des rapports d'achèvement des projets individuels portant sur des systèmes de permis, 85 pour cent des rapports sur des systèmes de permis faisant partie d'un plan de gestion des frigorigènes et 75 pour cent des rapports sur des systèmes de permis faisant partie de projets régionaux de formation des agents de douane, ont été reçus. 29 pour cent seulement des rapports d'achèvement de projet de systèmes régionaux de permis ayant été menés à terme ont été reçus. Comme l'indique l'aperçu des rapports d'achèvement de projet pour les projets de systèmes de permis, fourni à l'Annexe IIa, peu de renseignements ont été fournis sur les modalités des systèmes de permis en place et surtout, il n'existe aucune information sur la mise en œuvre et l'efficacité de ces systèmes.

35. Bien que certains projets de gestion de l'élimination finale et demandes de mises à jour de plans de gestion des frigorigènes comprennent une description du système de permis, les résultats réels découlant de la mise en œuvre de ces systèmes ne sont généralement pas fournis et les descriptions sont très courtes. Cette situation peut être due au fait que les systèmes sont récents ou que les rapports sur ces systèmes ne sont pas considérés comme étant obligatoires.

## b) Systèmes de permis des pays visités

36. Les neuf pays visés à l'article 5 visités pour ce rapport ont promulgué des lois pour réglementer les questions liées à l'importation des SAO, afin de respecter les obligations découlant de leur engagement envers les dispositions du Protocole de Montréal. Un système de permis d'importation a été mis sur pied dans tous ces pays, selon les cadres législatifs de chacun. Certains pays ont adopté de nouvelles mesures législatives exhaustives (p. ex., la Turquie), tandis que d'autres ont révisé et amendé avec succès des lois existantes. Il y a même un pays (le Soudan) qui a adopté une réglementation de transition. Malgré les exigences à cet effet dans le Protocole de Montréal, les exportations de SAO ne font pas encore l'objet d'un système de permis dans la majorité des pays visités.

37. Les mesures législatives de base sur l'importation des substances réglementées en vertu du Protocole de Montréal dans les pays visités sont comprises dans les lois et les réglementations suivantes :

<b>Tableau 4 : Lois régissant les importations de SAO et les permis d'importation dans les pays visités</b>	
Bolivie  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 12 avril 1999	La Loi 1333 de 04/92, la Loi 1584 de 08/94 et la Loi 1933 de 09/98 établissent le cadre pour traiter des obligations contenues dans le Protocole de Montréal. Le Décret suprême 27421 de 03/04 met sur pied le système de permis et le Décret suprême 27562 de 06/04 met en vigueur les règlements et la réglementation concernant la gestion environnementale des SAO, y compris ceux qui sont liés au système de permis. Les mesures législatives et le système de permis d'importation sont en place et fonctionnent à part entière. Ils s'appliquent à toutes les SAO. Le permis est obligatoire pour les importations de SAO recyclées et réutilisées.
Burkina Faso  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 11 novembre 2002	Une décision ministérielle publiée par une annonce aux importateurs portant le numéro 97.005/MCIA/SG/DGC DE 11.03.97 impose une autorisation d'importation spéciale, valide pour six mois et incessible, pour toutes les importations de SAO et de matériel contenant des SAO. Cette décision est fondée sur les règlements généraux sur l'importation de biens, et assujettie à l'ordonnance n° 91-0069/PRES du 25.11.91 et au décret n° 91-0434/MICM du 27.11.91. Aucune restriction pour les SAO récupérées et recyclées. Participation aux efforts visant à harmoniser le régime commercial et le système de permis au niveau régional au sein de l'Union économique et monétaire de l'Afrique occidentale.
Paraguay  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 27 avril 2001	La Loi 61 de 10/92 et la Loi 1507 de 12/99 établissent le cadre pour l'acquittement des obligations en vertu du Protocole de Montréal. Le Décret 3980 de 07/99 établit le fondement pour la réglementation des SAO et les technologies de remplacement, de même que le système de permis. Ce décret indique qu'à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2005, toutes les importations de substances du groupe I de l'annexe A sont formellement interdites. Le décret ne prévoit aucune sanction, outre la saisie et la destruction éventuelle des biens (après 6 mois). Les exigences en matière de permis s'appliquent à toutes les SAO. Les importations de SAO recyclées sont interdites.
Philippines  N'a pas encore ratifié l'Amendement mais le système de permis est en place.	La Loi de la république 6969 de 1990 a été révisée et amendée en 2004 afin d'y intégrer les dispositions du plan national d'élimination des CFC. L'ordre administratif 2004/08 réglemente les politiques sur l'importation, les permis, les ventes et la consommation en vertu des objectifs du plan d'élimination. Le système de permis s'applique aux CFC, aux halons, au tétrachlorure de carbone, aux HCFC et au bromure de méthyle. Les textes juridiques ne font pas mention d'un permis d'exportation.

<b>Tableau 4 : Lois régissant les importations de SAO et les permis d'importation dans les pays visités</b>	
Roumanie  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 21 mai 2001	L'Ordre gouvernemental 91/95 a été amendé par la suite afin de préciser les SAO visées par le Protocole de Montréal. L'Ordre ministériel 506/96 réglemente les procédures d'importation. La Loi 159/2000 établit le régime commercial, le système de permis d'importation et les restrictions concernant l'utilisation des SAO. Les mesures législatives et le système de permis s'appliquent à toutes les substances réglementées visées par le Protocole de Montréal et ses Amendements. L'exportation de SAO exige un permis. L'importation d'équipement à base de SAO est strictement interdite.
Sénégal  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 12 août 1999	La Loi sur la protection de l'environnement de 1991. En 1999, la Loi sur la protection des consommateurs a mis en oeuvre un système de permis d'importation s'appliquant à toutes les SAO, sauf le bromure de méthyle, qui a été éliminé en 2000, et le TCA, qui n'est pas importé (aucune valeur de référence). Le Décret 2000/73 et l'Ordre interministériel n°008874, 2001, portent sur l'obligation de respecter les exigences du Protocole de Montréal. Participation aux efforts pour harmoniser le régime commercial et le système de permis au niveau régional au sein de l'Union économique et monétaire de l'Afrique occidentale.
Soudan  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 18 mai 2004	Décret de transition – L'Ordonnance sur la protection de l'environnement de 2000 et le Décret sur la gestion et l'organisation de 2001 sur les substances qui pénètrent la couche d'ozone. Les mesures législatives en vigueur s'appliquent à tous les CFC, aux halons, aux composés de carbone chloré et à tous les HCFC. Aucune mention n'est faite des exportations de SAO. Les mesures législatives doivent être mises à jour et mises à niveau afin de se conformer aux exigences du Protocole de Montréal. Le système actuel de permis d'importation et de quotas est en vigueur.
Thaïlande  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 23 juin 2003	La Loi sur les marchandises dangereuses et la Loi sur les usines, qui datent toutes les deux de 1992, ont été amendées par la suite. Un Décret ministériel de 1995 réglemente les substances réglementées. Le système des quotas d'importation est entré en vigueur la même année. Le système de permis ne s'applique qu'au halon 1211 visé à l'annexe A, au tétrachlorure de carbone et au méthyle chloroforme. Le système de quotas ne s'applique qu'au CFC-11 et au CFC-12. Les textes juridiques ne font aucune mention des exportations de SAO.
Turquie  Date de ratification de l'Amendement de Montréal : Le 24 octobre 2003	L'acte juridique sur la Politique de l'ozone de la Turquie est en vigueur depuis 1998. Il établit un système de quotas d'importation comprenant la surveillance et la remise obligatoires de rapports par les importateurs de SAO et les services douaniers. Les quotas sont alloués selon les objectifs du plan d'élimination sectoriel. Toutes les importations de SAO réglementées en vertu du Protocole de Montréal et de ses Amendements exigent un permis. La réglementation des exportations de SAO « est réglementée par le sous-secrétaire après avoir obtenu l'approbation du ministère ». Aucune information sur l'état du système de permis d'exportation.

38. Le système de permis d'exportation et les allocations de quotas d'importation de la plupart des pays visités sont conçus et appliqués selon une méthode dégressive conformément aux échéances du Protocole de Montréal et/ou aux objectifs de leurs plans nationaux d'élimination des CFC respectifs, dans tous les pays visités (élimination en 2005 au Paraguay, en 2006 en Turquie et en 2010 dans les autres pays). D'importantes réductions dans la consommation de CFC ont été réalisées dans la plupart des pays depuis l'adoption et l'entrée en vigueur du système de permis, car il est plus difficile de se procurer des CFC (voir le Tableau 5 ci-dessous). Au Paraguay, les quotas dégressifs ont été conçus mais n'ont pas été mis en vigueur, et au Sénégal, les importations réelles en 2003 dépassent les quotas d'environ 20 pour cent. L'infraction à la réglementation sur le régime d'importation est passible de sanctions telles que

des amendes, la révocation du permis ou, dans les cas graves, l'emprisonnement, en plus. Le Tableau 6, ci-dessous, fournit des exemples d'exportations illicites détectées.

39. La différence de prix entre les frigorigènes réglementés et les produits de remplacement est de moins en moins importante malgré la difficulté à obtenir des CFC, une situation qui découle de l'application des permis d'importation, en raison de l'augmentation du prix des CFC. Dans certains pays visités, le gouvernement intervient dans les prix du marché. La Thaïlande impose une taxe d'accise de 30 pour cent sur les CFC, et en Roumanie, les importateurs qui désirent obtenir un permis doivent payer des droits de 10 millions de lei (approximativement 250 \$US). Ces mesures contribuent sans doute à réduire la demande pour les CFC mais en principe, elles favorisent aussi les importations illicites. Par conséquent, il est important de donner plus de poids aux mesures concernant les prix relatifs en exerçant des contrôles douaniers et en améliorant la réglementation du marché au moyen d'une étroite collaboration avec les importateurs et les ateliers d'entretien.

40. La situation est la suivante chez les entreprises qui profitent d'un quota d'importation des CFC et concernant les quotas de 2003-2004 :

<b>Tableau 5 : Importateurs possédant un permis et importations réelles de CFC dans les pays visités</b>		
<b>Pays</b>	<b>Nombre d'importateurs possédant un permis en 2004</b>	<b>Utilisation réelle des permis d'importation</b>
Bolivie	4	Le niveau d'importation réel de CFC est inférieur aux quotas annuels. 80 pour cent, seulement, des quantités annuelles permises sont réparties parmi les importateurs enregistrés. Les 20 pour cent restants sont mis de côté pour les importateurs «éventuels». Aucun ne s'est encore enregistré.
Burkina Faso	1	Permis pour le CFC-12 seulement. Utilisé au maximum.
Paraguay	7	Aucun système de quotas dégressifs n'est appliqué, bien qu'il soit prévu par la loi. Les importateurs anciennement non enregistrés ont eu droit à des quotas pour 2004 et 2005 grâce à des communications informelles du Bureau national de l'ozone.
Philippines	7	Les importations réelles de CFC sont inférieures aux quantités prévues en vertu des quotas annuels. Les importations de R-11 sont faibles et celles de R-12 le sont encore plus.
Roumanie	7	Les importations réelles de CFC sont inférieures aux quotas.
Sénégal	5	Seul le R-12 est importé. Les importations ont été d'environ 20 pour cent de plus que les quotas en 2003.
Soudan	24	Utilisation maximum des quotas pour le R-12. Les importations de R-22 sont inférieures aux quantités permises. Il n'y a presque plus d'importations de R-11.
Thaïlande	19	Certains importateurs n'ont pas utilisé tous leurs quotas pour le R-11 et le R-12.
Turquie	16	Les importateurs n'ont pas utilisé tous leurs quotas pour le R-11 et le R-12.

41. Dans la plupart des cas, la création d'un système de permis d'importation a eu plusieurs effets favorables sur la réduction de la consommation de SAO et la prévention des importations illicites. En général,

- a) il permet au Bureau de l'ozone d'améliorer le contrôle des importations et des exportations de substances réglementées;
- b) il offre une prévisibilité aux entreprises concernées;
- c) il crée des mécanismes de contrôle sévères et des pénalités qui découragent les importations illicites;
- d) il crée de la transparence et, par la même occasion, un meilleur sentiment de sécurité pour les entreprises concurrentes;
- e) il améliore la surveillance et la fiabilité des statistiques;
- f) il facilite de meilleures communications et une meilleure coordination entre les agences gouvernementales responsables et les importateurs enregistrés.

42. La plupart des pays n'ont pas comblé tous les quotas alloués aux importateurs de CFC. Les importations de CFC-11 sont en chute libre et même la demande pour le CFC-12 est à la baisse tandis que les prix des CFC sont à la hausse.

43. Les lois de la plupart des pays englobent l'ensemble des substances réglementées mais les réglementations particulières visant les listes d'importateurs enregistrés, les allocations de quotas d'importation et les calendriers dégressifs ne semblent viser que les importations de CFC. Cette situation est attribuable, en grande partie, au fait que tous les pays visités ont mis en œuvre des plans de gestion des frigorigènes ou des plans d'élimination sectoriels pour les CFC établissant des objectifs précis pour la réduction de la consommation de CFC. Les autres SAO, plus particulièrement le tétrachlorure de carbone, le TCA et les HCFC, de même que les mélanges de frigorigènes contenant des CFC et le bromure de méthyle, retiennent moins d'attention et font l'objet d'une surveillance et d'un contrôle moins étroits. Le bromure de méthyle est souvent regroupé avec les produits chimiques toxiques ou dangereux assujettis à certains contrôles mais pour lesquels un permis n'est exigé que dans quelques pays et qui font l'objet de quotas dans un nombre encore plus restreint de pays. Il faut prendre note que l'Amendement de Montréal exige l'émission de permis pour toutes les SAO, alors qu'en pratique seuls quelques pays visés à l'article 5 ont ajouté les SAO des annexes C et E à leur système. En fait, l'Amendement de Montréal oblige les pays visés à l'article 5 à inclure les substances de l'annexe C (les HCFC) à compter de 2005 et de l'annexe E (bromure de méthyle) à compter de 2002. En ce qui concerne la prévention du commerce illicite, il est très important d'inclure les HCFC sinon les CFC pourront être vendus sous un nom commercial et les codes douaniers des HCFC, échappant ainsi à la plupart des contrôles douaniers.

44. L'importation de CFC récupérés et recyclés est interdite par la loi dans plusieurs pays visités alors que dans certains pays, par ex. le Soudan, les mesures législatives ne font aucune mention de ces substances, même si le Bureau de l'ozone soutient que ces substances doivent faire l'objet d'un système de permis. Il est très difficile pour les agents de douane de distinguer avec certitude les CFC récupérés et recyclés des CFC vierges, même avec un certificat d'origine. Quoiqu'il en soit, les offres internationales de frigorigènes récupérés et recyclés selon les normes

et certifiés sont très limitées et la demande aussi est faible car les ateliers d'entretien de l'équipement de réfrigération des pays concernés sont généralement d'avis que les CFC récupérés sont de qualité inférieure aux substances vierges.

45. L'Amendement de Montréal ne mentionne pas les importations d'équipements à base de SAO et celles-ci ne sont pas toujours interdites, ou le sont en partie ou indirectement, comme par exemple en limitant l'âge des voitures importées à un maximum de cinq ans, et le pays d'origine à des pays qui ont effectué la reconversion avant 1999. Ces réglementations sont parfois incluses dans les programmes de permis mais relèvent plus souvent des réglementations qui régissent le commerce étranger. Cependant, en Bolivie, 100 pour cent des climatiseurs d'automobile importés sont inspectés et doivent recevoir un certificat de l'institut de normalisation afin d'être utilisés. En ce qui concerne les autres équipements de réfrigération, un échantillonnage de la marchandise est vérifié et un certificat est également exigé. Au Burkina Faso, l'importation d'équipement à base de CFC est interdite en vertu du système de permis et le fournisseur doit remettre un certificat précisant la liste des caractéristiques du produit.

46. Il est maintenant nécessaire de concilier l'approvisionnement et la consommation de SAO à l'échelle régionale afin d'éviter le commerce illicite. Cette activité revêt une importance particulière car les producteurs chinois comptent mettre fin à leur production de CFC en 2007, c'est-à-dire à une date plus hâtive que certains pays de la région ne l'avaient prévu. Il a été recommandé, lors d'un atelier régional, que les autorités chinoises et indiennes reçoivent une liste des importateurs autorisés afin qu'elles limitent leurs exportations de CFC à des clients légitimes des pays de la région. Cette mesure est déjà en vigueur en Inde mais rien n'indique que cet échange de données sur les exportations/importations se fasse également en Chine ou dans une autre région.

### **c) Procédures douanières**

47. Des réglementations et des procédures de repérage sont déjà en place pour les contrôles douaniers réels des substances importées contenant des SAO. Voici les principales vérifications qui sont effectuées :

- a) Disponibilité des permis d'importation;
- b) Conséquence des documents sur les codes et les appellations;
- c) Origine des produits importés;
- d) Examen des contenants (emballage, étiquetage, etc.);
- e) Lorsque la marchandise est classée « ligne verte », le service des douanes lui attribue un numéro de déclaration et la dédouane, en n'effectuant parfois qu'une vérification sommaire des documents. Lorsque la marchandise est classée « ligne jaune (orange) », seuls les documents sont vérifiés. Lorsque la marchandise est classée « ligne rouge », les services douaniers procèdent à une inspection détaillée des documents et de la marchandise;
- f) En ce qui concerne les envois louches, le service des douanes informe les autorités responsables (en général le Bureau national de l'ozone, dans certains cas le tribunal douanier ou une autre autorité). Les laboratoires autorisés procèdent alors à l'examen de la marchandise.

48. Tous les pays visités possèdent un système de surveillance électronique et un logiciel pertinent. Les services des douanes remettent régulièrement (surtout en fin d'année) un rapport sur les importations enregistrées de substances réglementées. La surveillance effectuée à partir des statistiques douanières, des permis d'importation émis et des dossiers des importateurs assure la transparence et crée, malgré les erreurs décelées, une base de données assez fiable pour le calcul du commerce et de la consommation de SAO. Certains de ces systèmes (p.ex., le système douanier électronique de la Bolivie et du Paraguay), obligent les courtiers en douane à inscrire le numéro du permis d'importation avant de remplir le formulaire de déclaration des importations. Cette méthode constitue une façon efficace de vérifier le numéro de permis de l'importateur et de rappeler aux agents de douane qu'ils doivent vérifier l'existence du permis lors d'une déclaration d'importation. De plus, plusieurs pays visés à l'article 5 utilisent un système informatisé en ligne liant le Bureau national de l'ozone au service douanier, aux importateurs, aux courtiers et même aux banques qui financent les crédits d'importation (Guatemala) ou sont en voie de le mettre sur pied.

49. Les pays pourraient améliorer davantage ce type de mécanisme si les listes d'importateurs autorisés étaient distribuées aux pays exportateurs ou publiées sur Internet. Cette méthode permettrait de filtrer les importations illicites de façon plus efficace car elle seraient repérées avant même que la marchandise ne soit expédiée.

50. Une vérification annuelle des importations réelles est exigée à partir des statistiques fournies par le Bureau de l'ozone (permis émis) et les services douaniers (nombre d'expéditions réelles) dans les pays qui possèdent un plan national ou sectoriel d'élimination des CFC (Thaïlande, Philippines, Turquie, Soudan). Les vérificateurs ont relevé plusieurs contradictions dues à des erreurs, telles que l'utilisation du mauvais code ou la confusion entre le poids brut et le poids net, au cours des premières années suivant l'entrée en vigueur du système de permis d'importation en Thaïlande et aux Philippines. Dans un cas en particulier, le service des douanes avait mélangé les tonnes et les kilogrammes. Certaines de ces erreurs et autres erreurs semblables, causées par l'inexpérience et non une manipulation intentionnelle, ont été expliquées et corrigées dans les rapports de vérification. En général, la vérification vérifiée confirme que les données sur les allocations de quotas d'importation et les importations réelles sont exactes et que les procédures d'émission de permis et de permis d'importation sont conformes aux règlements juridiques. Les erreurs commises dans le passé sont en voie d'être éliminées graduellement.

#### d) Importations illicites repérées

51. Plusieurs importations illicites de CFC ont été repérées. Les cas suivants ont été rapportés :

<b>Tableau 6 : Importations illicites repérées par les services douaniers dans les pays visités</b>	
Bolivie	Le service des douanes n'a repéré aucune importation illicite
Burkina Faso	Il n'existe aucune statistique sur la saisie de SAO. Cependant, les produits importés illégalement sont très visibles dans les marchés publics.
Paraguay	Un faux permis a été repéré en 2005. Le directeur des douanes devait se renseigner afin de déterminer s'il s'agissait d'un cas isolé. Selon les importateurs, il est possible de se procurer des SAO et de l'équipement à base de SAO illicites sur le marché (halons, SAO recyclées, climatiseurs d'automobile).

<b>Tableau 6 : Importations illicites repérées par les services douaniers dans les pays visités</b>	
Philippines	28 cas d'infraction au régime d'importation ont été décelés en 2003-2004, dont 15 cas attribuables à l'inscription du mauvais code de système harmonisé, par erreur; les autres cas sont attribuables à des erreurs d'étiquetage.
Roumanie	Le service des douanes n'a repéré aucune importation illicite. Par contre, certains importateurs ne peuvent pas fermer les yeux sur la contrebande ou l'importation déguisée de CFC au pays, mais les quantités sont négligeables.
Sénégal	Le service des douanes n'a repéré aucune importation illicite mais des CFC importés illégalement ont été retrouvés dans certains ateliers.
Soudan	Un cas de 250 bouteilles étiquetées comme étant du R-134a alors qu'elles contenaient réellement du R-12 a été rapporté.
Thaïlande	Le service des douanes a saisi 32,1 tonnes de SAO importées illégalement en 2003-2004. Les substances sont entrées au pays par le nord-ouest (Laos). Les ateliers d'entretien rapportent de plus en plus de cas de R-12 contaminé avec d'autres produits chimiques. Le nombre de cas était à la baisse en 2004.
Turquie	Le service des douanes n'a rapporté aucune importation illicite mais l'industrie et les importateurs ont indiqué avec certitude que du R-12 de qualité inférieure entre au pays de façon illicite. Les parties prenantes estiment que le volume illicite représente moins de 10 pour cent des quotas annuels alloués aux importateurs autorisés.

52. Les SAO importées de façon illicite sont parfois retournées aux frais de l'importateur ou, dans certains cas, sont entreposées aux fins d'élimination. En Thaïlande et aux Philippines, les CFC saisis sont vendus aux enchères. 35 pour cent des revenus d'enchères sont remis à l'agent qui a repéré la marchandise et 30 pour cent à l'informateur, s'il y a lieu. Au Sénégal, l'agent de douane et ses supérieurs reçoivent une prime pour avoir repéré et prévenu la contrebande.

53. Les dossiers des douanes sur les expéditions illicites ne brossent pas un portrait complet de la situation. D'une part, les importations illicites saisies mettent en évidence l'efficacité du système de permis et des contrôles douaniers tandis que d'autre part, elles indiquent qu'il existe encore une forte demande pour des CFC de qualité inférieure. L'inverse peut aussi être vrai : le fait que les importations illicites ne soient pas repérées peut indiquer que les contrôles douaniers sont insuffisants ou que les importations illicites sont inexistantes. Il est donc important de surveiller le marché et d'entretenir d'étroites relations de collaboration avec les importateurs et les ateliers d'entretien comme sources d'information supplémentaires. L'inspection des entrepôts des importateurs et des ateliers n'est généralement permise que pour les agents de douane qui exécutent un mandat précis. La coopération avec le Bureau national de l'ozone et les associations de l'industrie pourrait être utile dans ces cas, et des rapports doivent être préparés et échangés entre les douanes et le Bureau national de l'ozone.

54. En ce qui concerne l'évaluation continue des projets de bromure de méthyle, plusieurs pays ont rapporté de la contrebande de petites quantités de bromure de méthyle dans de petits contenants, surtout destinés aux petits agriculteurs.

55. Certains pays (Bolivie, Paraguay et Turquie) comportent des zones de libre-échange. Les importations dans ces zones et les exportations à partir de ces zones ne font l'objet d'aucun contrôle par le biais d'un système de permis ni d'aucune autre forme de contrôle de la part du Bureau national de l'ozone, à moins qu'elles n'entrent au pays à une date ultérieure. Le Bureau

national de l'ozone ne conserve donc aucun dossier sur les stocks de SAO existants dans ces zones.

#### IV. Projet de formation des agents de douane

##### a) Aperçu

56. 181 projets de formation d'agents de douane, de système de permis et projets connexes ont été approuvés à ce jour. 140 de ces projets sont des projets de formation et de permis, dont 51 qui ont été menés à terme, et 45 rapports d'achèvement de projet ont été reçus. De plus, sept tranches annuelles comprenant la formation d'agents de douane et des activités de permis de 41 plans nationaux d'élimination en cours ont été menés à terme.

<b>Tableau 7 : Projets de formation des agents de douane/permis et projets connexes</b>			
<b>Catégorie</b>	<b>N<sup>bre</sup> de projets approuvés</b>	<b>N<sup>bre</sup> de projets menés à terme</b>	<b>Rapports d'achèvement reçus</b>
Projets individuels de formation des agents de douane	7	3	3
Projets de formation des agents de douane qui font partie d'un plan de gestion des frigorigènes	61	24	26
Formation des agents de douane et formation liée aux permis intégrées aux projets de plan de gestion des frigorigènes	28	4	4
Projets régionaux de formation des agents de douane	6	4	3
Projets individuels de systèmes de permis	4	2	1
Projets régionaux de systèmes de permis	8	7	2
Systèmes de permis faisant partie d'un plan de gestion des frigorigènes	26	7	6
Formation des agents de douane, système de permis et surveillance des SAO faisant partie d'un plan d'élimination national	41	7	0
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>58</b>	<b>45</b>

57. La majorité des projets de formation des agents de douane sont mis en œuvre par le PNUE (56), suivi de l'ONUDI (14), le Canada (11), l'Australie (8) et la France (6). Le PNUE a mis en œuvre la plupart des 11 projets de formation des agents de douane approuvés pour le Canada, les huit projets approuvés pour l'Australie dans les pays insulaires du Pacifique, et un projet approuvé pour la France. Ces projets suivent l'approche du PNUE. Les autres sont répartis presque également entre la Finlande et l'Allemagne, tandis que la Pologne et le PNUD n'ont mis en œuvre que quelques projets. Certaines activités liées aux permis et à la formation sont exécutées dans le cadre de plans nationaux d'élimination mis en œuvre par la Banque mondiale. La plupart des projets de formation des agents de douane se déroulent en Afrique (38), suivie de l'Asie et du Pacifique (32), et des pays d'Amérique latine (23) (voir les Tableaux 2 et 3 de l'Annexe I).

58. Tous les rapports d'achèvement des projets de formation des agents de douane qui font partie d'un plan de gestion des frigorigènes mais qui possèdent leur propre numéro ont été reçus. Il en est de même pour les projets de formation des agents de douane intégrés aux plans de gestion des frigorigènes et des projets individuels. Aucun rapport d'achèvement de projet n'a été reçu pour les activités faisant partie de plans d'élimination nationaux en cours.

59. 32 pour cent des projets dont la date d'achèvement originale est inchangée et 23 pour cent des projets dont la date d'achèvement a été révisée connaissent un retard de plus de deux ans, et seulement 3 pour cent des projets dont la date d'achèvement originale est inchangée et 6 pour cent des projets dont la date d'achèvement a été révisée ont été menés à terme dans les délais prévus (voir les Tableaux 5a et b de l'Annexe I). Cette situation est attribuable au fait que la phase I des projets de formation des agents de douane ne peut débuter que lorsque le système national de permis d'importation est en place, et la préparation des actes juridiques nécessaires est un processus de longue haleine. Les retards s'expliquent aussi par le fait qu'il peut être difficile d'assurer le suivi de la phase I (formation des formateurs) en exécutant la phase II (formation des agents de douane), surtout lorsque la phase II débute longtemps après la fin de la phase I.

60. 14 des 18 projets de formation des agents de douane (77 pour cent) mis en œuvre par le PNUE connaissent un retard de 13 à 25 mois ou plus par rapport à la date d'achèvement originale, et 11 de 18 projets (61 pour cent) connaissent un retard par rapport à la date d'achèvement révisée. (Voir les Tableaux 6a et b de l'Annexe V). Six de sept projets (86 pour cent) mis en œuvre par Environnement Canada, surtout par le PNUE, connaissent un retard de 13 à 25 mois ou plus par rapport à la date d'achèvement originale, et cinq de sept projets (71 pour cent) connaissent un retard par rapport à la date d'achèvement révisée. L'explication la plus courante, lorsque l'explication existe, est que le retard est causé par la mise en œuvre du système de permis.

61. Certains rapports d'achèvement de projet fournissent de brèves explications des retards tandis que d'autres ne les mentionnent pas et indiquent même « satisfaisant et dans les délais prescrits » lorsque les retards sont considérables, ce qui est le cas de plusieurs rapports d'achèvement de projets récents préparés par le PNUE (voir l'Annexe IIb).

62. Les rapports d'ateliers comprennent une section sur l'évaluation, mais celle-ci n'offre qu'une évaluation subjective du niveau de satisfaction des participants et leurs commentaires sur la qualité et la quantité d'information reçue. Les réponses données à la fin de l'atelier appartiennent généralement aux catégories « excellent » et « bon », et bien qu'elles fournissent quelques renseignements sur la qualité réelle du matériel utilisé et qu'elles contiennent plusieurs suggestions pour l'amélioration, il n'existe aucune transparence ni rapport sur le suivi des recommandations des ateliers de la phase I et des suggestions des participants.

63. Les programmes nationaux de formation des agents de douane mis en œuvre par le PNUE sont fondés sur le guide national sur les Lois sur les SAO et le système d'importation/exportation, en plus du guide de formation des agents de douane élaboré par le PNUE. Ce guide national, élaboré avant le début des activités de formation, est un recueil des règlements du pays et comprend des renseignements généraux sur les enjeux des SAO et un aperçu du Protocole de Montréal, de ses Amendements et des stratégies nationales d'élimination

et, par conséquent, représente le principal manuel pédagogique. Il offre aussi de l'information détaillée sur les mesures législatives et le système de permis nationaux, les codes douaniers révisés et le système de surveillance et de réglementation des SAO et des produits contenant des SAO, et les conséquences pour les agents de douane. Le PNUE a aussi rapporté que plusieurs Bureaux nationaux de l'ozone ont traduit les manuels des douanes dans les langues locales.

64. La formation se déroule en deux étapes. La phase I consiste en des séances de formation des formateurs des agents de douane et autres parties prenantes. Ces cours existaient avant la création du Programme d'aide à la conformité et étaient donnés par des consultants internationaux, et ensuite par les administrateurs des politiques et les agents d'exécution des équipes du Programme d'aide à la conformité pour les cours mis en œuvre par le PNUE. Au cours de la phase II, les formateurs des douanes formés forment d'autres agents de douane des bureaux des principaux ports d'entrée, et des inspecteurs en environnement, selon le cas. Leur mandat comprend également la préparation d'un module de formation qui sera intégré au programme des écoles des douanes. Les participants à ces ateliers reçoivent aussi une formation sur l'utilisation des identificateurs de SAO.

65. Les autres agences, telles que le GTZ et Environnement Canada, utilisent la même approche, avec certaines modifications. Elles utilisent également le guide de formation du PNUE. Le séminaire de l'ONUDI en Roumanie a été de plus courte durée et le suivi a surtout été assuré par le Bureau national de l'ozone. Les récentes activités de formation présentées dans le cadre des plans d'élimination nationaux mis en œuvre par la Banque mondiale et d'autres agences d'exécution ont suivi sensiblement la même approche que celle du PNUE.

#### b) Cours de formation menés dans les pays visités

66. Bien qu'elles soient difficiles à quantifier, l'efficacité des permis d'importation et la prévention des importations illicites de SAO dépendent largement de la capacité de l'agent de douane à appliquer les règlements juridiques en vigueur et à identifier les envois illicites de frigorigènes. La formation des agents de douane est essentielle à ce succès. Les mesures suivantes ont été mises en œuvre au chapitre de la formation des agents de douane dans les pays à l'étude :

<b>Pays</b>	<b>Phase I : Formation des formateurs</b>	<b>Phase II : Formation des agents de douane</b>	<b>Existence de la capacité de formation en douanes</b>	<b>Identificateurs fournis</b>
Bolivie	Le projet est retardé en raison de troubles sociaux qui ont mené à la mise à feu des bureaux du Bureau national de l'ozone; 38 formateurs ont été formés en mai 2004.	Formation de 160 agents prévue au début de 2005	Pas de capacité de formation sur place au service des douanes	6 détecteurs et 17 identificateurs

Burkina Faso	20 formateurs formés en août 2002	Formation de 120 agents de douane	Le module de formation sur les SAO devrait être intégré au programme de l'école de formation douanière	5 identificateurs fournis
Paraguay	25 formateurs formés	Prévue en 2005	Pas de capacité de formation sur place au service des douanes	7 identificateurs
Philippines	36 formateurs formés dans le cadre d'un projet individuel de formation, avant le plan national d'élimination des CFC	Le projet a débuté en mars 2003; 322 agents de douane ont été formés	Possibilité de formation sur place. Des cours de formation continue sont prévus	50 appareils fournis, 30 sont fournis aux douanes et 20 sont confiés au Bureau national de l'ozone
Roumanie	31 formateurs et 12 employés des agences locales de protection de l'environnement ont été formés dans le cadre du plan de gestion des frigorigènes. Formation achevée en 2002	Pas de données précises sur le nombre d'agents de douane formés	Aucune capacité de formation sur place pour les cours subséquents en raison d'un manque de ressources financières et humaines. Un appui financier supplémentaire est nécessaire.	6 appareils, 5 pour les douanes et 1 pour la formation
Sénégal	60 formateurs ont été formés en 2002 dans le cadre du plan de gestion des frigorigènes	Séance d'information à l'intention d'une vingtaine d'agents de douane dans 2 régions.	En cours à l'école des douanes, mais pas encore mise en œuvre	7 identificateurs enfichables et 4 à piles
Soudan	10 formateurs et 12 employés des agences pour la protection de l'environnement formés dans le cadre du plan de gestion des frigorigènes.	240 agents de douane formés pour différents postes de douane	Capacité de formation sur place existante. Des activités de formation sont en cours.	10 identificateurs fournis, 4 utilisés par les douanes à Khartoum et 6 à Port Soudan

Thaïlande	Retard attribuable à un problème de dédouanement de l'identificateur fourni par le Fonds multilatéral avant le paiement des taxes; 30 formateurs ont été formés en octobre 2004.	La phase II a débuté en février 2005 en raison du retard dans le dédouanement des identificateurs	Capacité de formation sur place existante. Des cours de formation continue sont prévus	60 appareils
Turquie	13 formateurs formés	35-40 agents de douane ont été formés en 2003 à Ankara et 55-60 ont été formés en 2004 à Istanbul. Environ 1 000 agents de douane seront formés dans le cadre du plan d'élimination national.	Capacité de formation sur place existante. Des cours de formation ont été organisés et mis en œuvre par TTGV.	200 identificateurs fournis dans le cadre du plan d'élimination.

### c) Expériences rapportées et améliorations suggérées

67. Des guides nationaux des douanes fondés sur le guide du PNUE et contenant, en plus, les règlements nationaux ont été préparés et fournis aux services douanes dans les pays à l'étude. Certains de ces manuels devraient être mis à jour afin qu'on y intègre les nouvelles technologies et procédures de remplacement. Par contre, les guides sont parfois trop détaillés pour les agents de douane qui possèdent peu de connaissances sur les produits chimiques. Il y a donc lieu d'examiner la possibilité de créer et de distribuer un « guide pratique » plus concis pour les agents de douane, en plus de guide complet. Par exemple, le guide pour les agents de douane préparé par le Bureau national de l'ozone en Roumanie (aussi offert en logiciel) et l'outil de référence rapide pour les douanes du PNUE, c'est-à-dire le guide de repérage pratique créé par l'équipe du Programme d'aide à la conformité de la région de l'Asie occidentale ou l'affiche jointe au guide du PNUE, sont tous les deux affichés sur les murs du bureau et utilisés tous les jours par les agents de douane comme outil de référence.

68. En ce qui concerne la Bolivie, la formation des agents de douane, quoique essentielle, porte surtout sur l'identification des produits chimiques car toutes les importations de SAO doivent être inspectées par un laboratoire indépendant accrédité. Dans d'autres pays, seules les expéditions louches sont confiées à des laboratoires relevant des douanes ou de l'extérieur. Les mélanges de produits chimiques ou les produits portant un nom commercial inconnu peuvent soulever des questions dont la réponse exige les connaissances particulières du Bureau national de l'ozone. C'est le cas, notamment, lorsqu'un code douanier regroupe plusieurs SAO et qu'il n'a pas encore été étendu dans le but de s'appliquer à un seul produit. Dans certains cas (p.ex., au Sénégal), les guides des douanes doivent être mis à jour afin d'y traiter de certains sujets tels que le traitement des marchandises pendant le transport, les mouvements de matières interdites à

l'intérieur de la zone des douanes ou dans les passages frontaliers, les procédures à suivre en cas d'envois louches, etc.

69. La création de liens de collaboration étroits entre les différents acteurs du haut de la hiérarchie contribue énormément au succès. En Bolivie, il existe une relation exemplaire entre le Bureau de l'ozone, le ministère de l'Environnement, le ministère des Finances et des Douanes, et l'Institut de la normalisation et de la qualité de la Bolivie. La Bolivie a aussi établi une excellente relation de travail avec les autorités provinciales. En Thaïlande et aux Philippines, le mémoire d'entente entre le Bureau national de l'ozone et le ministère des Douanes a énormément contribué à améliorer la coopération. Cependant, au Sénégal, cette relation doit être améliorée. C'est une activité qui figurait à l'ordre du jour des activités du Bureau de l'ozone au moment de la visite au pays, et un cadre supérieur a récemment été nommé afin de représenter le service des douanes au comité national de l'ozone.

70. La mise en place de la capacité de formation au pays est une priorité. Bien que la majorité des pays aient exécuté la phase I en totalité ou en partie et ont formé des formateurs, et que quatre pays ont entrepris la phase II, quatre des neuf pays visités seulement possèdent une excellente capacité de formation régulière sur place dont ils profitent pleinement. C'est sans doute pour cette raison que quelques pays ont eu de la difficulté à mettre la phase II en marche. Les importants mouvements de mutation des agents et des formateurs au sein du pays n'aident pas la situation. Une sélection plus attentive des participants à la phase I pourrait améliorer le rapport coût-efficacité de cette approche à la formation. Une attention plus particulière pourrait être accordée à la disponibilité future aux fins de formation, les antécédents et les habiletés manifestes pour la formation.

71. Environnement Canada a envoyé un inspecteur environnemental chevronné du ministère pour animer les ateliers de formation des formateurs dans certains pays non visités (Cuba, Colombie, Bénin). Les agents de douane ont beaucoup apprécié cette approche car ils ont pu profiter de l'expérience d'une autre personne et d'un autre pays dans l'identification et le contrôle des SAO grâce à l'information pratique véhiculée fondée sur des expériences réelles.

72. La matière enseignée dans les cours de formation devrait être intégrée au programme des écoles des douanes, un procédé qui constitue actuellement l'exception au lieu de la règle. En ce qui concerne les pays sans école de formation des agents de douane, des solutions de remplacement doivent être examinées avec d'autres instituts pédagogiques, et l'administrateur du bureau de l'ozone doit continuer à agir comme personne-ressource.

73. De plus, des efforts doivent être déployés afin d'assurer la participation de cadres supérieurs à la première partie des séminaires de la phase I dans le but d'améliorer la sensibilisation des niveaux supérieurs de la hiérarchie des douanes et d'obtenir leur appui pour la mise en oeuvre des contrôles des importations et l'organisation des cours de la phase II.

74. L'approche à la formation donnerait de meilleurs résultats si les agents directement responsables de la vérification des marchandises étaient formés dès la fin de la phase I, ce qui est rarement le cas car les formateurs ne se sentent parfois pas assez à l'aise pour offrir la formation sans aide, certains administrateurs des douanes hésitent à libérer les formateurs pour la durée du séminaire, certains pays participants s'attendent à recevoir une indemnité journalière de

subsistance, le dynamisme créé lors de la première phase s'estompe après quelques mois, et les formateurs pourraient ne plus être disponibles s'ils ont changé de bureau et de poste dans le cadre des mutations régulières des agents de douane.

75. La méthode des cinq jours élaborée et adoptée par le PNUE en Samoa et utilisée récemment dans les Caraïbes vaut la peine d'être évaluée de plus près, surtout pour les pays à faible volume de consommation. Dans ce modèle, les trois premiers jours sont consacrés à la formation des formateurs et au choix des formateurs qui seront retenus, lequel est fait en collaboration avec les cadres supérieurs du service des douanes. La quatrième journée est consacrée à préparer les formateurs à présenter un séminaire aux agents de douane lors de la cinquième journée. Ainsi, les formateurs peuvent appliquer les connaissances acquises au cours de la même semaine, en présence d'un formateur international, d'un administrateur de politique ou d'un agent d'exécution du Programme d'aide à la conformité, qui agit comme formateur.

76. Un séminaire de plus longue durée peut être offert par la suite afin de fournir l'information sur les différentes conventions internationales en environnement, comme aux Philippines mais, le cas échéant, il faudra éliminer la réticence à laisser les agents profiter de périodes de formation plus longues.

#### **d) Identificateurs de frigorigènes**

77. Les identificateurs de frigorigènes peuvent repérer le R-12, le R-22, le R-134a, les hydrocarbures et l'air, et fournir la proportion de chacune des matières dans un échantillon prélevé d'une bouteille ou d'un système. Les identificateurs sont surtout utilisés par le service des douanes pour vérifier le contenu des bouteilles. Dans certains pays, ils servent aussi à vérifier le type de frigorigène contenu dans les bouteilles remplies localement vendues sur le marché ou le contenu des climatiseurs d'automobile. Ils ne peuvent pas identifier le CFC-11 ni le CFC-115, ni aucun mélange contenant ces substances. Le cas échéant, l'identificateur produit un résultat « inconnu » et seul un laboratoire pourrait identifier le produit avec un chromatographe en phase gazeuse.

78. Les identificateurs sont faciles à utiliser et donnent des résultats conséquents et précis. Une formation est nécessaire afin d'assurer la bonne manutention des frigorigènes, que les émissions sont réduites au minimum et que les échantillons ne sont pas contaminés. Cette matière a été incluse aux programmes de la phase I et de la phase II dans les endroits où la formation a déjà été donnée.

79. Deux types d'identificateurs ont été fournis : a) sans imprimante intégrée et à alimentation électrique; et b) avec une imprimante intégrée et alimenté à piles ou à électricité. Certains identificateurs peuvent être branchés dans la voiture. Les identificateurs qui ne sont pas alimentés uniquement à partir du réseau électrique conviennent davantage car ils offrent plus de souplesse, surtout dans les situations où il n'y a pas de prise électrique à côté du contenant d'entreposage ou que les dossiers imprimés sont conservés pour référence future, s'il y a lieu.

80. Les identificateurs sont munis d'un filtre qui doit être remplacé lorsqu'il change de couleur (c.-à-d. lorsqu'il devient contaminé). Il est important de fournir des filtres de

remplacement avec l'identificateur, ce qui n'a pas été le cas dans tous les pays visités. Un réétalonnage par le fournisseur peut parfois s'avérer nécessaire.

81. Certains pays travaillent encore aux directives de fonctionnement ou aux instructions administratives afin d'établir la propriété des identificateurs et la responsabilité de leur distribution, de leur utilisation, de leur entreposage et de leur entretien. Entre temps, certains identificateurs fournis sont conservés au Bureau national de l'ozone, et la majorité sont dans les entrepôts centralisés des bureaux des douanes. Ils sont utilisés pour la formation et ne servent pas ou servent rarement aux fins de contrôle aux postes de vérification des douanes. De plus, les résultats des vérifications pourraient ne pas constituer une preuve suffisante en cour et avoir besoin d'être confirmés par un deuxième test effectué par une institution établie comme le bureau de normalisation, une situation qui doit être corrigée. Lorsqu'il y a un laboratoire à proximité, les agents de douane peuvent apporter la marchandise louche directement au laboratoire, sans avoir besoin d'utiliser les identificateurs.

## **V. Recommandations**

### **a) Amélioration de la participation des douanes, dont les cadres supérieurs, à l'élimination des SAO**

82. Les cadres supérieurs des services de douane devraient être membres des comités nationaux de l'ozone. La signature du mémoire d'entente entre le ministère des Douanes et le Bureau de l'ozone, ou à un niveau supérieur entre le ministre des Finances et le ministre de l'Environnement, est recommandée, tout comme la nomination de correspondants de l'environnement et des douanes qui ont accès aux niveaux supérieurs de la hiérarchie des douanes.

83. Le PNUE doit continuer à cibler les cadres supérieurs du ministère des Douanes et des autres ministères afin de les sensibiliser et d'obtenir l'appui de cadres supérieurs pour l'utilisation pertinente du système de permis et l'identification des importations de SAO. Ces activités pourraient continuer à se dérouler au début et à la fin des séminaires de formation, ou dans le cadre d'un séminaire d'un jour conçu spécialement à l'intention des cadres de niveau supérieur.

### **b) Modification et la mise à niveau du cadre législatif dans les pays visés à l'article 5 où celui-ci est incomplet, et amélioration de l'application de la coopération régionale**

84. Les mesures législatives liées aux SAO de certains pays doivent fournir plus de détails et être mises à niveau. Des réglementations supplémentaires concernant les exportations de SAO, les systèmes de permis pour toutes les SAO, l'interdiction de vendre des SAO aux entreprises non autorisées et les restrictions concernant l'équipement de réfrigération et de climatisation à base de SAO doivent être intégrées et mises en application, ce qui peut être fait en adoptant une loi exhaustive sur la couche d'ozone comprenant toutes les exigences découlant du Protocole de Montréal, qui engloberait tous les amendements subséquents des différentes lois et des différents décrets, et qui accorderait la souplesse nécessaire pour intégrer tous les futurs amendements ou modifications du Protocole de Montréal.

85. Le contrôle et la surveillance aux douanes, comprenant les systèmes de permis et les systèmes de quotas dégressifs, devraient être mis en application systématiquement, non seulement pour les CFC, mais aussi pour les autres substances, surtout le tétrachlorure de carbone, le TCA, les HCFC et les mélanges de frigorigènes contenant des CFC, de même que le bromure de méthyle.

86. Lorsque des CFC illicites font leur apparition sur les marchés locaux, le service des douanes pourrait procéder à l'inspection des entrepôts des importateurs et des ateliers, en collaboration avec le Bureau national de l'ozone et les associations commerciales et de l'industrie pertinentes.

87. Les pays visés à l'article 5 devraient solliciter la participation des instituts d'accréditation et de normalisation, de façon régulière ou sur demande, à l'identification des SAO lorsque les bureaux de douane ne possèdent pas de laboratoire doté de l'équipement nécessaire.

88. Il est recommandé que les pays qui ne l'ont pas encore fait, détaillent davantage les codes nationaux de douane en ajoutant plus de chiffres aux codes du système harmonisé afin de différencier toutes les SAO et de produire des statistiques détaillées et fiables. La recommandation de l'Organisation mondiale des douanes émise le 28 juin 2003 pourrait être utile à cet égard.

89. Les Bureaux nationaux de l'ozone et les agences d'exécution doivent favoriser la mise sur pied de systèmes de permis électroniques comprenant un service Intranet en ligne.

90. Il est également recommandé que les pays adaptent leurs systèmes de registre des douanes afin d'imposer l'entrée d'un numéro de permis qui pourra être associé au code de douane de la SAO correspondante.

91. Les pays exportateurs devraient informer les pays importateurs des expéditions autorisées et s'assurer que leurs clients figurent sur la liste des importateurs autorisés distribuée régulièrement par les pays importateurs.

**c) Accélération et aide à l'exécution de la formation des agents de douane, y compris les activités régionales, s'il y a lieu**

92. La phase I (formation des formateurs) et la phase II (formation des agents de douane) devraient se dérouler en succession rapide afin de maintenir le dynamisme créé par l'atelier de formation des formateurs.

93. La méthode des cinq jours regroupant les phases I et II dans le même séminaire, adoptée et utilisée par le PNUE en Samoa et utilisée récemment dans les Caraïbes, est une solution qui mérite d'être retenue, surtout dans les pays à faible volume de consommation.

94. Un agent de douane d'expérience ou un inspecteur en environnement/représentant de l'organisme d'application d'un autre pays possédant des mesures établies pour les SAO devrait être invité à participer aux ateliers de formation des formateurs à titre de personne-ressource, si possible.

95. Les Bureaux nationaux de l’ozone et les agences d’exécution responsables de la phase II de la formation devraient s’assurer que les agents de douane qui réalisent la majorité des inspections participent aux ateliers.

96. Les Bureaux nationaux de l’ozone et les agences d’exécution devraient s’assurer que le suivi des recommandations des ateliers de la phase I de même que des suggestions fournies par les participants sur leurs fiches d’évaluation est effectué avec plus de transparence.

97. Il serait utile d’étendre les activités de formation aux agents commerciaux professionnels ou aux courtiers qui sont habituellement responsables de la gestion du dédouanement des expéditions.

98. Les Bureaux nationaux de l’ozone et les agences d’exécution responsables de la formation devraient trouver des moyens de maximiser les bienfaits de la création de réseaux informels nés pendant les ateliers de formation en maintenant une base de données active des formateurs et des participants au niveau national et régional, s’il y a lieu.

99. Le PNUE devrait organiser d’autres séminaires sur la coopération régionale des agents de douane, s’il y a lieu, surtout au niveau des regroupements régionaux de douane, afin de favoriser l’harmonisation des mesures législatives et des procédures douanières, comme dans le cas de l’UEMAO en Afrique occidentale, et promouvoir la création de réseaux régionaux informels d’agents de douane.

**d) Modification des manuels de formation et de leur contenu, et utilisation efficace du matériel d’information et des identificateurs**

100. Le PNUE devrait modifier son guide de formation des agents de douane en y ajoutant de l’information sur les contrôles douaniers et le repérage du commerce illicite du bromure de méthyle, du tétrachlorure de carbone et du TCA.

101. Le PNUE devrait continuer à généraliser l’élaboration d’outils de repérage rapide, comme l’outil de référence rapide des douanes destiné aux inspections sous forme d’affiches, de listes de vérification et de bases de données, afin d’assurer une vaste distribution de ces outils dans le pays visés à l’article 5.

102. La distribution des identificateurs de frigorigènes fournis aux services de douane doit être accélérée (un identificateur à chacun des points d’entrée), de même que la mise au point des instructions de fonctionnement sur l’emploi, l’entreposage et l’entretien, et l’éclaircissement des aspects juridiques connexes.

**Annex I:**  
**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	7	3	645,400	253,385	3
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	61	24	3,177,116	1,348,505	26
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	28	4	4,277,473	568,859	4
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	2
Individual Licensing Systems that are part of RMP Projects	26	7	1,165,503	332,167	6
Customs Training, Licensing System and ODS Monitoring in National Phase-Out Plans	41	7	58,482,622	5,608,917	0
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>58</b>	<b>76,114,854</b>	<b>15,958,998</b>	<b>45</b>

\* 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						6		7
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs		7	1	2		1	1	44	5	61
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	8	1		4	2			4	9	28
Regional Customs Training Projects		2	1		1			2		6
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>56</b>	<b>14</b>	<b>102</b>

**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	2	2		3		7
Individual Customs Training Projects that are part of RMPs	25	17	2	17		61
Customs Training and Licensing Training integrated in RMP Projects	11	13	1	3		28
Regional Customs Training Projects					6	6
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>102</b>

**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
Brunei Darussalam		1			1
Burkina Faso	1	1			2
Burundi		2			2
Cambodia		1			1
Cameroon			1		1
Cape Verde		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
Ethiopia			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		2
India	1				1
Jamaica		1			1
Jordan		1			1
Kiribati			1		1
Korea, DPR			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
Kuwait		1			1
Kyrgyzstan		1			1
Lao, PDR		1			1
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
Mozambique			1		1
Nauru			1		1
Niger		2			2
Oman		1			1
Pakistan			2		2
Palau			1		1
Panama		1			1
Paraguay			1		1
Peru		1			1
Philippines	1				1
Qatar			1		1
Romania			1		1
Rwanda		1			1
Sao Tome and Principe		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
Uganda			1		1
Uruguay		1			1
Vanuatu			1		1
Venezuela	1				1
Vietnam		1			1
Western Samoa		1			1
Yemen		1			1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>61</b>	<b>28</b>	<b>6</b>	<b>102</b>

**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	1	3
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	4
Regional Customs Training Projects			1	1	2		4
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>35</b>

**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	1	3
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	4
Regional Customs Training Projects			2	1	1		4
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>35</b>

**Table 6a: Customs Training  
Implementation Delays for Completed Projects by Agency<sup>1</sup>**

(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
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>35</b>

**Table 6b Customs Training  
Implementation Delays for Completed Projects by Agency<sup>2</sup>**

(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
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>35</b>

**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	16		26
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>38</b>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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	8	3		15		26
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>38</b>

**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
Belize			2	2
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
Honduras			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
Sao Tome and Principe			1	1
Suriname			1	1
Uruguay			1	1
Venezuela	1			1
Yemen			1	1
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>38</b>

**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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>16</b>

**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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>16</b>

**Table 11a: Licensing Systems**  
**Implementation Delays for Completed Projects by Agency<sup>3</sup>**

(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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>16</b>

**Table 11b: Licensing Systems**  
**Implementation Delays for Completed Projects by Agency<sup>4</sup>**

(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
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>16</b>

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

Annex IIb: 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 wsop, 12 Customs officers and 10 key stakeholders trained July 2001 (planned=22)	5 wsops, 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 wsop 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
Bangladesh	BGD/REF/29/TRA/08	Implementation of the RMP: Training programme for customs officers	UNEP	22,500	Enacted April 2004		37 persons trained from customs and other relevant ministries. July 2003	50 persons trained. May 2004		500 officers will be trained during 2004-2008			Ozone Cell, Department of Environment/UNEP	56 months, transfer of project from Paris to CAP in December 2002 caused some delay	Permanent focal point established in the National Board for Revenue for customs training activities	3
Belize	BZE/REF/29/TAS/03	RMP Implementation: monitoring and control of ODS and training program for customs and other officers	Canada/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 wsop, 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				Bureau national ozone/UNEP	No		8

Annex IIb: 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
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 unreadiness of Customs directorate for training on ODS issues		4

Annex IIb: Information in PCRs on Customs Training Projects

UNEP/OzL.Pro/ExCom/45/11

Annex IIb

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 wsoop 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
Fiji	FIJ/REF/29/TRA/07	Implementation of the RMP. Training of Customs officers, oDS inspectorate and NOU staff	UNEP DTIE	42,500			27 customs officers trained, April 2001	122 customs officers trained March June 2002					ODS unit, Department of Environment, Ministry of Local Government, Housing and Environment/UNEP	Yes, 56 months. Shortage of human resources		4
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 wsoop 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 IIb: Information in PCRs on Customs Training Projects

UNEP/OzL.Pro/ExCom/45/11

Annex IIb

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/UNEP	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
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
Nepal	NER/REF/28/TRA/10	Implementation of the RMP: Training in monitoring and control of CFC and establishment of import/export licensing system	UNEP DTIE	44,400	Implemented	Yes	16 officers trained of which 14 were customs officers. October 2001	37 customs officers trained in two phases between June and December 2003					Nepal Bureau of Standards and Meteorology, Ministry of Industry, His Majesty's Government of Nepal/UNEP DTIE	Yes, 19 months. The country faced political problems in 2001 and 2002		7
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

Annex IIb: 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
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
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 in cooperation with UNEP	55,000									Stockholm Environment Institute (SEI) in collaboration with UNEP	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
South East Asia and the Pacific	ASP/ASP/SEV/29/TR A/33	Regional workshop on control and monitoring of ODS consumption for the South East Asia/Pacific Region	Japan in cooperation with UNEP	55,000									Japan in cooperation with UNEP	15 months	Three network countries were able to design a licensing system after receiving inputs from the workshop and after sustained follow up by RNC	48
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 IIa: Information in PCRs on Licensing Projects

UNEP/OzL.Pro/ExCom/45/11  
Annex IIa

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