

Le Partenariat Douanes-Commerce Contre le Terrorisme (C-TPAT) Les Critères de Sécurité Minimum

Les Transporteurs Routiers

Au moins annuellement, ou selon les besoins du moment tels qu'en cas d'atteinte à la sécurité ou d'incidents, les transporteurs routiers sont tenus de mener une évaluation approfondie des pratiques de sécurité quant à leurs chaînes d'approvisionnement internationales, sur la base des critères de sécurité minimum du C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) énoncés ci-après. Lorsqu'un transporteur routier n'a pas le contrôle d'un élément spécifique de sa chaîne d'approvisionnement, tel qu'un dépôt de poids lourds, un terminal, une aire de traitement des remorques ou tout procédé assujéti à ces critères, le transporteur routier est tenu de travailler conjointement avec ses partenaires commerciaux afin d'assurer que les mesures de sécurité adéquates sont en place et sont respectées sur toute la chaîne d'approvisionnement. Dans le cadre du C-TPAT, la chaîne d'approvisionnement des transporteurs routiers est définie comme se situant entre le point d'origine à partir du dépôt ou de l'aire de stationnement des camions et des remorques, en passant par le ramassage du fret chez le fabricant/fournisseur/distributeur, jusqu'au point de distribution - et reconnaît les divers modèles d'entreprise qu'emploient les membres du C-TPAT.

Pour les transporteurs routiers, ces critères de sécurité minimum sont conçus comme étant la pierre angulaire pour la constitution de pratiques efficaces de sécurité destinés à optimiser les résultats des chaînes d'approvisionnement. Ces critères permettront d'atténuer les risques de perte, de vol et de contrebande susceptibles d'introduire des éléments dangereux dans la chaîne d'approvisionnement globale.

Sur une base trimestrielle, ou suivant les besoins du moment tels que durant les périodes d'état d'alerte maximum, en cas d'atteinte à la sécurité ou d'incidents, les transporteurs routiers sont tenus d'évaluer de manière systématique leur degré de vulnérabilité au risque et de prescrire des mesures de sécurité visant à renforcer ou à ajuster leur structure de sécurité pour prévenir toutes atteintes à la sécurité et conspirations internes. La détermination et l'étendue des éléments criminels visant le commerce mondial par le biais de conspirations internes exigent que les sociétés, et plus particulièrement les transporteurs routiers, augmentent leurs pratiques de sécurité, spécialement si le transporteur routier bénéficie de l'avantage exclusif d'un engagement au programme Free and Secure Trade (FAST).

Le C-TPAT reconnaît la complexité des chaînes d'approvisionnement internationales et des pratiques de sécurité et soutient l'application et la mise en œuvre de mesures de sécurité en fonction du risque.¹ Le programme offre par conséquent une flexibilité et une personnalisation des plans de sécurité sur la base du modèle d'entreprise du membre.

Les mesures de sécurité appropriées, comme énoncées dans le présent document, doivent être mises en application et maintenues.

Les critères des partenaires commerciaux

Les transporteurs routiers doivent disposer de processus écrits et vérifiables pour le contrôle de leurs partenaires commerciaux, y compris les agents des transporteurs, les transporteurs routiers sous-traitants et les fournisseurs de services ainsi que des procédures de contrôle pour les nouveaux clients

¹ Les transporteurs routiers disposeront d'un processus vérifiable, avec documents à l'appui, permettant de déterminer le risque sur l'intégralité de leurs chaînes d'approvisionnement reposant sur leur modèle commercial (c'est-à-dire le volume, le pays d'origine, l'acheminement, l'adhésion au C-TPAT, une éventuelle menace terroriste par le biais d'une source d'information ouverte, ayant une sécurité inappropriée, des incidents de sécurité antérieurs, etc.).

Final – 10 Février 2006

allant au-delà des questions de solvabilité et incluant des indicateurs de sécurité, tels que des références commerciales et l'appartenance à des associations professionnelles.

Les procédures de sécurité

- Il doit exister des procédures écrites de contrôle des partenaires commerciaux qui identifient des facteurs ou des pratiques spécifiques dont la présence déclencherait d'autres examens approfondis par le transporteur routier.
- En ce qui concerne les partenaires commerciaux ayant droit à la certification C-TPAT (les importateurs, les ports, les terminaux, les courtiers, les groupeurs, etc.), les transporteurs routiers doivent disposer d'une documentation (par exemple, la certification C-TPAT, le numéro SVI, etc.) indiquant si ces partenaires commerciaux sont certifiés C-TPAT. Il se peut que les partenaires commerciaux non-certifiés C-TPAT soient assujettis à d'autres systèmes de contrôle par le transporteur routier.
- Les transporteurs routiers doivent s'assurer que les fournisseurs de services sous contrat s'engagent à respecter les recommandations de sécurité du C-TPAT par des accords contractuels. En ce qui concerne les expéditions à destination des États-Unis, les transporteurs routiers participant au C-TPAT qui sous-traitent des services de transport à d'autres transporteurs routiers doivent utiliser des transporteurs routiers ayant l'approbation C-TPAT ou des transporteurs sous contrôle direct d'un transporteur certifié C-TPAT par contrat écrit.
- De même, les partenaires commerciaux actuels ou futurs qui ont obtenu une certification dans le cadre d'un programme de sécurité de chaîne d'approvisionnement géré par une administration douanière étrangère doivent indiquer leur niveau de participation au transporteur routier.
- L'ultime responsabilité du fret chargé à bord de leurs remorques ou de leurs véhicules reposant sur les transporteurs routiers, ceux-ci doivent considérer l'importance de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et du maintien de la chaîne de contrôle comme étant des aspects fondamentaux de la politique de sécurité de toute société.

La sécurité du transport

Il convient de maintenir des procédures d'intégrité du transport (camion et remorque) pour éviter l'introduction de personnel ou de matériaux non autorisés.

Les procédures d'inspection du transport

- À l'aide d'une liste de pointage, les chauffeurs doivent recevoir une formation sur l'inspection de leur transport afin de détecter tout compartiment naturel ou dissimulé. La formation portant sur les fouilles du transport doit être intégrée au programme de formation en cours d'emploi.
- Les inspections de transports doivent être systématiques et doivent être effectuées à l'entrée et à la sortie du dépôt de poids lourds et au dernier point de chargement, préalablement à l'arrivée à la frontière des États-Unis.
- Pour contrer toutes conspirations internes, le personnel de surveillance ou un responsable de la sécurité, étant directement responsables de la sécurité auprès de la direction, doivent fouiller le transport, suite à la fouille effectuée par le chauffeur. Ces démarches doivent être aléatoires et en fonction du risque, comporter des preuves à l'appui et être effectuées au dépôt, suite au chargement du camion et en partance pour la frontière des États-Unis.
- Il doit exister des procédures écrites qui identifient les facteurs et les pratiques spécifiques pouvant porter sur un chargement d'un certain expéditeur présentant un grand risque.

Final – 10 Février 2006

- Il convient de prendre en considération les pratiques systématiques énoncées ci-après lors de session de formation relatives au transport. Les transporteurs routiers doivent inspecter visuellement toutes les remorques vides, y compris l'intérieur des remorques, au dépôt de poids lourds et au point de chargement, dans la mesure du possible. Il est recommandé de respecter le processus d'inspection ci-après pour tous camions et toutes remorques :
 1. Les camions :
 - Les pare-chocs/pneus/jantes
 - Les portes/compartiments outils
 - Le boîtier de batterie
 - Le tuyau de ventilation
 - Les réservoirs de carburant
 - Les compartiments de la cabine interne/compartiment couchette
 - La carrosserie/toit
 2. Les remorques :
 - La zone de la sellette d'attelage – vérifier les compartiments naturels/la plaque de protection
 - L'extérieur – avant/côtés
 - L'arrière – pare-chocs/portes
 - La paroi avant
 - Le côté gauche
 - Le côté droit
 - Le plancher
 - Le plafond/Toit
 - Les portes intérieures/extérieures
 - L'extérieur/train roulant

La sécurité de la remorque

- En ce qui concerne le contrôle du transporteur routier, il est essentiel que l'intégrité de la remorque soit maintenue afin d'éviter l'introduction de matériaux et/ou de personnes non autorisés. Les transporteurs routiers doivent instaurer des procédures visant à maintenir à tout moment l'intégrité de leurs remorques.
- Bien qu'il soit admis qu'un transporteur ne puisse « assurer le contrôle » du chargement des remorques et du contenu du fret, les transporteurs routiers doivent cependant être vigilants afin de s'assurer que la marchandise est légitime et qu'aucun produit de contrebande n'est chargé au quai de chargement/unité de fabrication. Le transporteur routier doit s'assurer que, lors du transit vers la frontière, aucune marchandise de contrebande n'a été chargée, même durant les arrêts imprévus du véhicule.²
- Les remorques doivent être stationnées dans une zone sécurisée afin d'éviter l'accès et/ou la manipulation non-autorisés. Il convient d'instaurer des procédures visant à signaler et à neutraliser toute entrée non autorisée à bord des remorques, des camions ou dans les zones d'entreposage.
- Le transporteur doit notifier la U.S. Customs and Border Protection (CBP) [bureau des douanes et de la protection des frontières des États-Unis] de tout changement structurel, tel qu'un compartiment dissimulé découvert dans les remorques, les camions ou autre matériel roulant qui

² C-TPAT reconnaît la présence de la situation unique de l'industrie du camionnage transfrontalier dans le couloir de circulation situé à Laredo, au Texas. C-TPAT invite les transporteurs à travailler au sein d'une chaîne d'approvisionnement en s'efforçant dans la mesure du possible d'assurer l'intégrité des remorques, tout particulièrement sur la portion transfrontalière, et soutient leurs efforts.

Final – 10 Février 2006

traverse la frontière. La notification au CBP doit être effectuée immédiatement et préalablement à la traversée de la frontière par le véhicule. Ces notifications peuvent être adressées par téléphone à l'Anti-Terrorism Contraband Enforcement Team (A-TCET) [équipe de contrôle de la contrebande anti-terroriste] du CBP au port.

La sécurité du conteneur

- Lors du transport d'un conteneur ou d'une remorque pour un importateur participant au C-TPAT, il convient d'utiliser des scellés de haute sécurité qui satisfont ou excèdent les exigences des normes actuelles PAS ISO 17712 sur les scellés de haute sécurité.

Les procédures de suivi et de contrôle au niveau du transport

- Les transporteurs routiers sont tenus de s'assurer que l'intégrité du transport et de la remorque est maintenue, tandis que le véhicule de transport transporte le fret vers la frontière des États-Unis, au moyen d'un registre de suivi et de contrôle de l'activité ou d'une technologie similaire. Dans le cas de l'utilisation des registres des chauffeurs, ceux-ci doivent faire état de la vérification de l'intégrité de la remorque.
- Les itinéraires prédéterminés doivent être identifiés et des procédures doivent comporter des vérifications aléatoires de l'itinéraire, des documents à l'appui, la vérification du temps écoulé entre le lieu de chargement/récupération de la remorque, la frontière des États-Unis, et les destinations de livraison, au cours de périodes de pointe et de périodes plus lentes. Les chauffeurs doivent aviser le répartiteur de tout retard dû aux conditions atmosphériques, à la circulation et/ou au changement d'itinéraire.
- La direction du transporteur routier doit réaliser un processus de vérification périodique, surprise et avec documents à l'appui afin de s'assurer que les registres sont maintenus et que les procédures de suivi et de contrôle du transport sont respectées et mises en application.
- **Au cours d'inspections par le Ministère des Transports (DOT) ou d'autres inspections physiques du transport comme exigé par la législation de l'état, locale ou fédérale, les chauffeurs doivent rendre compte de toute anomalie ou modification structurelle inhabituelle détectée sur transport et en fournir les preuves.**

Les scellés pour remorques

- Le scellage de remorques, aux fins d'intégrité permanente des scellés, constitue un élément crucial de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et demeure un facteur critique de l'engagement d'un transporteur au C-TPAT. Des scellés de haute sécurité doivent être apposés sur toute remorque chargée à destination des États-Unis. Tous les scellés doivent satisfaire ou excéder les normes actuelles PAS ISO 17712 portant sur les scellés de haute sécurité.
- En fonction du risque, des scellés de haute sécurité de type « bolt seal » peuvent être apposés aux poignées de portes et/ou des scellés à câble peuvent être apposés aux deux barres verticales des portes de la remorque.
- Des procédures écrites clairement définies doivent stipuler le mode de contrôle des scellés qui sont en la possession du transporteur routier, durant le transit. Les chauffeurs doivent recevoir des instructions concernant ces procédures écrites et il doit exister un mécanisme permettant d'assurer que ces procédures sont comprises et suivies. Ces procédures doivent comporter les démarches suivantes :
 - Vérifier que les scellés sont intacts ou portent des signes d'altération qui se serait produite durant le trajet.
 - Fournir des documents à l'appui des numéros principaux et secondaires des scellés.
 - Vérifier que le numéro des scellés et l'emplacement des scellés sont ceux qui sont identifiés par l'expéditeur sur les documents d'expédition.

Final – 10 Février 2006

- Si les scellés ont été retirés durant le transit vers la frontière, même par les représentants officiels, des seconds scellés doivent être placés sur la remorque et ce changement doit comporter des documents à l'appui.
- Le chauffeur doit immédiatement notifier le répartiteur du fait que les scellés ont été rompus et par qui ; et indiquer le numéro des seconds scellés qui ont été apposés sur la remorque.
- Le transporteur doit immédiatement notifier l'expéditeur, le commissionnaire en douane et/ou l'importateur de l'emplacement des seconds scellés.

Les chargements partiels

- Les transporteurs de chargements partiels doivent utiliser un cadenas de haute sécurité ou un dispositif similaire de verrouillage approprié lorsqu'ils prennent possession d'un chargement local dans un environnement international de chargements partiels. Les transporteurs de chargements partiels sont tenus d'assurer des contrôles stricts afin de limiter l'accès aux clés ou aux combinaisons qui peuvent ouvrir ces cadenas.
- Suite au triage du fret provenant d'une tournée de ramassage ou de livraison, lors de son groupage et de son chargement sur un transporteur longue distance destiné à traverser la frontière des États-Unis, la remorque doit être scellée à l'aide de scellés de haute sécurité satisfaisant ou excédant la norme actuelle PAS ISO 17712 sur les scellés de haute sécurité.
- Dans le cadre d'opérations de chargements partiels ou de ramassage et livraison qui n'utilisent pas de plates-formes de groupage pour trier ou grouper le fret préalablement au passage de la frontière des États-Unis, l'importateur et/ou le transporteur routier doit utiliser des scellés de haute sécurité conforme à la norme ISO 17712 pour la remorque lors de chaque arrêt et pour traverser la frontière.
- Des procédures écrites doivent être mises en place afin d'enregistrer le changement apporté aux scellés, de déclarer comment les scellés sont contrôlés et distribués et comment sont notées et rapportées les divergences. Ces procédures écrites doivent être assurées au niveau du terminal/local.
- Dans le cadre d'un environnement de chargements partiels et d'un environnement ne comportant pas de chargements partiels, des procédures doivent être mises en place afin de reconnaître et de rendre compte à la U.S. Customs and Border Protection ou à l'autorité étrangère appropriée de scellés et/ou de remorques ayant été compromis.

Les contrôles d'accès physique

Les contrôles d'accès préviennent l'entrée non-autorisée à bord des camions, des remorques et des installations, assurent le contrôle des employés et des visiteurs et protègent les biens de la société. Les contrôles d'accès doivent inclure une identification positive de tous les employés, les visiteurs, les fournisseurs de services et les fournisseurs à tous les points d'entrée. Les employés et les fournisseurs de services doivent uniquement avoir accès aux zones d'une installation où ils ont des activités légitimes.

• **Les employés**

Un système d'identification des employés doit être mis en place aux fins d'identification positive et de contrôle d'accès. Les employés doivent uniquement recevoir l'accès aux zones sécurisées nécessaires à la réalisation de leur mission. La direction de la société ou le personnel de sécurité doit contrôler de manière adéquate l'émission et le retrait des badges d'identification des employés, des visiteurs et des fournisseurs. Les procédures d'émission, de retrait et de changement des dispositifs d'accès (par exemple, des clés, des cartes d'accès, etc.) doivent comporter des documents à l'appui.

• **Les visiteurs/ fournisseurs / fournisseurs de services**

Les visiteurs, les fournisseurs et les fournisseurs de services doivent présenter une photo d'identification à des fins documentaires à l'arrivée, et un registre doit être tenu. Tous les visiteurs et les fournisseurs de services doivent porter une identification temporaire visible.

Final – 10 Février 2006

- **La mise en cause et le retrait de personnes non autorisées**
Des procédures doivent être en place afin d'identifier, de mettre en cause et d'aborder des personnes non autorisées/non identifiées.

Le personnel de la sécurité

Des processus écrits et vérifiables doivent être mis en place afin de passer au crible les employés potentiels et de contrôler périodiquement les employés actuels.

- **La vérification préalablement à l'emploi**
Les informations figurant sur la demande d'emploi, telles que les antécédents professionnels et des références doivent faire l'objet d'une vérification préalablement à l'engagement.
- **Les vérifications des antécédents / les enquêtes**
Pour se conformer aux réglementations étrangères, fédérales, de l'état et locales, des vérifications des antécédents et des enquêtes doivent être menées auprès des employés potentiels. Suite à leur engagement, des vérifications périodiques et de nouvelles enquêtes doivent être effectuées pour certaines raisons et/ou par suite de la nature de la fonction de l'employé.
- **Les procédures de cessation d'emploi du personnel**
Les sociétés doivent avoir mis en place des procédures relatives au retrait de l'accès à l'identification, aux installations et au système des employés ayant quitté la société.

La sécurité des procédures

Des mesures de sécurité doivent être en place afin d'assurer l'intégrité et la sécurité des processus relatifs au transport, à la manutention et à l'entreposage du fret de la chaîne d'approvisionnement. Des procédures doivent être en place pour prévenir, détecter ou empêcher l'accès de matériaux non répertoriés sur le manifeste et de personnel non autorisés aux véhicules de transport, y compris la dissimulation dans les remorques.

Les procédures de sécurité doivent être mises en oeuvre afin de restreindre l'accès au transport et d'empêcher la mise à bord de contrebande durant le transport à partir des installations sur des sites internationaux vers les États-Unis.

Des procédures doivent être en place afin d'enregistrer et de rendre compte immédiatement aux U.S. Customs and Border Protection de toute anomalie concernant un chauffeur.

Si la législation locale, fédérale ou de l'état et les règlements syndicaux l'autorisent, il convient d'effectuer un contrôle aléatoire des bagages et des effets personnels du chauffeur du camion.

- **Le traitement de la documentation**
Des procédures doivent être en place pour s'assurer que toute l'information utilisée dans le dédouanement de marchandise/fret est lisible, complète, exact et protégée contre tout échange, perte ou contre l'introduction d'information erronée. Des mesures, telles que l'utilisation d'un placard de rangement, doivent également être prises pour sécuriser le stockage de formulaires non utilisés, incluant les manifestes, afin d'empêcher l'utilisation non autorisée de ces documents.
- **La révision de la documentation**
Le personnel doit avoir reçu une formation afin de réviser les manifestes et autres documents de façon à pouvoir identifier ou reconnaître les expéditions de fret suspect qui :
 - Ont pour origine ou sont destinées à des lieux inhabituels
 - Sont payées en espèces ou par chèque certifié
 - Présentent des méthodes d'acheminement inhabituelles
 - Font état de pratiques inhabituelles d'expédition / de réception
 - Offre des renseignements vagues, généralisés ou médiocres

Final – 10 Février 2006

- Tous les cas d'expédition de fret suspect doivent être immédiatement signalés au bureau des U.S. Customs and Border Protection du port d'entrée le plus proche.

- **Les procédures de connaissance / du manifeste**

Les informations portées sur le connaissance enregistrées auprès du U.S. Customs and Border Protection doivent indiquer le premier site ou les premières installations étrangères où le transporteur routier prend possession de la marchandise destinée aux États-Unis. En outre, afin d'assurer l'intégrité du fret reçu de l'étranger, des procédures doivent être en place pour assurer que les informations reçues des partenaires commerciaux sont reportées avec exactitude et dans les délais prévus.

- **Le fret**

Le fret doit être correctement marqué et porté sur le manifeste afin d'inclure avec exactitude le poids et le nombre d'unités.

Les autorités douanières et/ou tous autres organismes chargés de l'application de la loi doivent être avertis en cas de détection d'activités illégales ou suspectes - selon le cas.

La sécurité physique

Des procédures doivent être en place afin de prévenir, de détecter et d'empêcher l'accès de matériaux ne figurant pas sur le manifeste et de personnel non autorisé à bord du véhicule de transport, incluant la dissimulation dans les remorques. Les aires de manutention du fret et de stockage, les dépôts de poids lourds, etc., doivent comporter des barrières physiques et des éléments dissuasifs permettant d'éviter leur accès non autorisé. Les transporteurs routiers doivent incorporer les critères de sécurité physique du C-TPAT à leur chaîne d'approvisionnement, selon le cas, comme suit :

- **Les clôtures**

Des clôtures doivent entièrement entourer le dépôt ou le terminal de camions, tout particulièrement les zones dans lesquelles les camions, les remorques et autre matériel roulant sont stationnés. Toutes les clôtures doivent être régulièrement inspectées pour vérifier leur intégrité et tout éventuel dommage.

- **Les barrières et les guérites**

Les barrières par lesquelles entrent ou sortent tous les véhicules et/ou le personnel doivent être dotées en personnel et/ou surveillées. Le nombre de barrières doit être maintenu à un minimum nécessaire pour permettre l'accès et la sécurité appropriés.

- **Le stationnement**

Le stationnement des véhicules privés ne doit pas être autorisé à proximité des zones de stationnement et de rangement des camions, des remorques et d'autre matériel roulant qui traversent la frontière internationale.

- **Les structures de bâtiments**

Les bâtiments doivent être construits en matériaux résistants à la pénétration illégale. L'intégrité des structures doit être maintenue à l'aide d'inspections et de réparations périodiques.

- **Les dispositifs de verrouillage et les contrôles des clés**

Toutes les fenêtres, les portes et les clôtures externes et internes doivent être sécurisées à l'aide de dispositifs de verrouillage. La direction ou le personnel chargé de la sécurité doit contrôler l'émission de toutes les serrures et les clés, y compris les serrures et les clés des camions. Lorsqu'ils sont stationnés au dépôt, les portes des tracteurs doivent être verrouillées et les fenêtres fermées pour éviter tout accès non autorisé.

- **L'éclairage**

Final – 10 Février 2006

Un éclairage adéquat doit être assuré à l'intérieur et à l'extérieur des installations y compris dans les zones suivantes : les entrées et les sorties, les zones de stationnement et de rangement des camions, des remorques et du matériel roulant, et les clôtures.

- **Les systèmes d'alarme et les caméras de vidéosurveillance**

Des systèmes d'alarme et des caméras de vidéosurveillance doivent être utilisés pour surveiller les lieux et éviter tout accès non autorisé aux équipements, aux zones de manutention et de stockage du fret, en fonction du risque.

La formation sur la sécurité et la sensibilisation aux menaces

Un programme de sensibilisation aux menaces doit être mis en place et maintenu par le personnel chargé de la sécurité afin de reconnaître et de favoriser la sensibilisation aux menaces constituées par les trafiquants de drogues et les terroristes à tous les points de la chaîne d'approvisionnement. Les employés doivent être tenus au courant des procédures instaurées par le transporteur routier afin d'aborder la situation et d'en rendre compte.

En outre, une formation spécifique doit être proposée afin d'aider les employés à maintenir l'intégrité des remorques et des camions, à reconnaître les cas de conspirations internes et à protéger l'accès aux contrôles. Ces programmes doivent offrir certaines incitations pour inviter la participation active des employés.

La sécurité de la technologie de l'information

- **La protection des mots de passe**

Des mesures doivent être entreprises pour protéger les biens électroniques, notamment aviser les employés du besoin de protéger l'accès à leurs mots de passe et à leurs ordinateurs. Des systèmes automatiques doivent utiliser des comptes assignés individuellement exigeant un changement périodique du mot de passe. Des politiques, des procédures et des normes de sécurité de la technologie de l'information doivent être mises en place et fournies aux employés dans le cadre d'une formation.

- **La responsabilité**

Il convient de mettre en place un système permettant d'identifier les abus de la technologie de l'information y compris l'accès illégitime, la falsification ou l'altération de données commerciales. Tous les auteurs d'infractions aux systèmes seront soumis à des actions disciplinaires adéquates.

- **Les contrôles des transpondeurs FAST**

Les transpondeurs ou toute technologie fournie au transporteur routier par la U.S. Customs and Border Protection aux fins d'utiliser le programme Free and Secure Trade (FAST) doivent être protégés contre tout usage abusif, compromis, vol, infraction, altération ou reproduction.³

Les transporteurs routiers participant à C-TPAT doivent avoir établi des procédures, avec documents à l'appui, afin de gérer la commande, l'émission, l'activation et la désactivation des transpondeurs FAST. Il est interdit aux transporteurs routiers participant à C-TPCAT de demander des transpondeurs FAST pour toute société de transport routier qui n'est pas détenue et sous le contrôle d'un transporteur routier ayant été approuvé par C-TPAT.

Il est également interdit aux transporteurs routiers participant à C-TPAT de demander des transpondeurs FAST pour tout propriétaire-exploitant ne disposant pas d'un contrat écrit pour la fourniture de services de transport exclusifs au transporteur routier participant au C-TPAT.

³ Tout usage abusif de la technologie FAST, notamment la location de transpondeurs FAST à des transporteurs externes, entraînera la suspension ou le retrait du Programme FAST. FAST est un avantage reposant sur la confiance.