



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2007/2  
29 novembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

Cent quinzième session  
Genève, 29 janvier-2 février 2007  
Point 9 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE  
MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR  
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Révision de la Convention

Préparation de la phase III de la révision de la Convention TIR

Note du secrétariat\*

**HISTORIQUE**

1. À sa cent quatorzième session, le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de questions posées par l'IRU en ce qui concerne les propositions contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.30/2006/8 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. Le Groupe de travail a examiné ces questions, mais a considéré qu'il convenait de demander aux délégations qui avaient participé à la préparation des documents susmentionnés, ainsi qu'au secrétariat, d'établir une réponse écrite pour examen à sa session suivante. Cependant, le Groupe de travail a estimé que les propositions contenues dans le document ECE/TRANS/WP.30/2006/8 devaient encore faire

---

\* Le présent document a été soumis après la date limite officielle par la Division des transports de la CEE.

l'objet d'un examen politique, stratégique et juridique plus approfondi de la part des Parties contractantes à la Convention (ECE/TRANS/WP.30/228, par. 31).

2. Le présent document contient les réponses rédigées par le secrétariat en coopération avec les principales Parties contractantes qui ont participé à l'élaboration des documents ECE/TRANS/WP.30/2006/8 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. Ces réponses tiennent compte des discussions qui ont eu lieu à la dixième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (Genève, 25 et 26 septembre 2006). Les questions ont trait à un transport typique d'Azerbaïdjan vers l'Allemagne.

3. Il convient d'examiner et de comprendre ces réponses dans le contexte des principes directeurs adoptés par l'AC.2 à sa quarante-deuxième session, à savoir:

- Conserver l'idée directrice et la structure fondamentale du régime TIR, en préservant et, éventuellement, en renforçant les dispositions de la Convention TIR, en particulier celles élaborées dans le cadre des phases I et II du processus de révision TIR (TRANS/WP.30/194, par. 36);
- Informatiser l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution via le transport TIR jusqu'à son retour et son archivage, afin de remplacer, à terme, l'actuel carnet TIR sur support papier (TRANS/WP.30/212, par. 26);
- Créer une base de données internationale centralisée, qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales (TRANS/WP.30/212, par. 26);
- Confier aux services des douanes la gestion des données sur les garanties, après que les associations garantes auront délivré ces garanties aux opérateurs (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 41);
- Mettre au point le système eTIR en assurant un niveau approprié de connexité avec les systèmes informatiques actuels liés au régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/85).

4. Enfin, dans le contexte des questions abordées ici, le terme «garant», tel qu'il a été utilisé jusqu'à présent dans les documents relatifs au projet eTIR, désigne une chaîne de garantie, composée, d'une part, d'une organisation internationale autorisée par l'AC.2 à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international conforme aux dispositions du paragraphe 2 *bis* de l'article 6 et, d'autre part, d'associations nationales (membres) agréées par les Parties contractantes conformément aux dispositions de l'article 6 et de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention.

## QUESTION 1

*Agrément du garant. Est-il possible de répondre clairement, par oui ou par non, à la question simple suivante: une banque d'Azerbaïdjan, agréée par les autorités douanières de ce*

*pays et ayant des représentants légaux en Fédération de Russie, au Bélarus, en Pologne, et en Allemagne, peut-elle être agréée comme garant et être le garant enregistré dans le système eTIR?*

## **RÉPONSE**

Les documents ECE/TRANS/WP.30/2006/8 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9 décrivent de façon détaillée un système électronique dont l'objet est d'informatiser la procédure TIR conformément aux principes énoncés dans le texte actuel de la Convention TIR. Ils n'abordent pas la façon dont le garant est structuré au niveau international ou national. Cependant, comme cela est indiqué clairement dans la section 2.2 du document ECE/TRANS/WP.30/2006/8, «Le garant, ou la chaîne de garantie, se compose des membres nationaux, autorisés par les administrations douanières, et d'une organisation internationale que l'AC.2 a autorisée à gérer la chaîne de garantie».

En conséquence, il semble peu probable qu'une banque puisse remplir les conditions énoncées au paragraphe 2 *bis* de l'article 6 pour être autorisée en tant qu'organisation internationale responsable de l'organisation du système de garantie ou répondre aux dispositions de l'article 6 et de la première partie de l'annexe 9 pour être agréée en tant qu'association nationale, s'acquittant des fonctions de garant sur le territoire de l'Azerbaïdjan.

## **QUESTION 2**

*Garant. Cette banque d'Azerbaïdjan est alors le garant dans le pays de départ du transport Azerbaïdjan-Allemagne. Si les douanes allemandes veulent émettre une réserve, par exemple parce que 20 cartons manquent à l'arrivée au bureau de douane de destination, qui est le garant en Allemagne?*

## **RÉPONSE**

Compte tenu de ce qui a été indiqué plus haut, la banque d'Azerbaïdjan n'a pas la qualité de garant, mais peut uniquement être le représentant national du garant en Azerbaïdjan, en supposant qu'elle a également été agréée en tant qu'association conformément à l'article 6 et à la première partie de l'annexe 9 de la Convention. L'organisation internationale autorisée doit disposer de membres agréés en Allemagne ainsi que dans tous les pays de transit, afin de donner une garantie pour un transport entre ces deux pays. En conséquence, le membre agréé du garant en Allemagne est le garant vis-à-vis des autorités douanières allemandes.

## **QUESTION 3**

*Organisation internationale. Dans ce cas, est-il exact qu'il n'y a pas d'organisation internationale comme dans le cadre du NSTI, sur lequel les propositions reposent comme nous croyons le savoir? En outre, l'article 6 de la Convention ne mentionne plus le mot «association». Cela met-il fin à la solidarité que nous connaissons aujourd'hui, en vertu de laquelle l'association allemande est le garant en Allemagne, non seulement pour ses propres carnets, mais également pour tous les carnets délivrés par l'association en Azerbaïdjan?*

## RÉPONSE

Comme cela a été expliqué plus haut, la notion de «garant» dans le projet eTIR recouvre à la fois une organisation internationale, autorisée par l'AC.2 pour assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie internationale conformément aux dispositions du paragraphe 2 *bis* de l'article 6, et des associations nationales (membres) agréées par les Parties contractantes conformément aux dispositions de l'article 6 et de la première partie de l'annexe 9 de la Convention. En conséquence, l'affirmation «il n'y a pas d'organisation internationale comme dans le cadre du NSTI» est inexacte. De plus, les propositions ne reposent pas sur le NSTI. Comme cela a été expliqué dans la réponse à la question 1, le projet eTIR s'appuie sur les principes énoncés dans le texte actuel de la Convention TIR. Qui plus est, la compatibilité, l'interopérabilité et l'interface avec d'autres systèmes (tels que le NSTI, les systèmes douaniers nationaux et SafeTIR/Cutewise) font partie du cahier des charges du projet eTIR (voir sect. 1.1.7 du modèle de référence).

Le remplacement, dans la description détaillée (ECE/TRANS/WP.30/2006/8), du mot «association» par le mot «membre» ne vise qu'à souligner le niveau d'abstraction de cette description. L'absence du premier terme ne permet pas de conclure que la solidarité a disparu. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6, une association ne peut être agréée par un pays que si sa garantie couvre également les responsabilités en cours dans ce pays au titre d'opérations couvertes par des carnets TIR délivrés par des associations étrangères qui sont membres de la même organisation internationale dont elle est elle-même membre.

## QUESTION 4

*Supposons que notre association membre en Azerbaïdjan continue d'être le garant pour tous les carnets qu'elle délivre. Elle doit transmettre les informations concernant la délivrance du carnet – ou NRG, comme le carnet est maintenant appelé – DIRECTEMENT au système eTIR. Savez-vous qu'un système électronique est déjà en place pour la communication de ces informations à l'IRU et est financé par le secteur des transports routiers? L'association nationale de l'Azerbaïdjan doit-elle à nouveau modifier ce système de transmission compte tenu des spécifications applicables au système eTIR?*

## RÉPONSE

Il est peu probable que l'association membre de l'IRU en Azerbaïdjan remplira à elle seule les fonctions de garant dans le sens général de ce terme. Il semble donc plus approprié de supposer que cette association, en sa qualité d'association agréée, interviendra en tant que membre national d'une organisation internationale (actuellement l'IRU) autorisée par l'AC.2 à gérer une chaîne de garantie internationale. En conséquence, rien ne permet de penser qu'elle ne pourra pas continuer à utiliser le système électronique déjà en place pour communiquer avec l'IRU. En outre, il convient de préciser que le NRG mentionné dans les propositions ne constitue que le numéro de référence donné par le garant à une garantie délivrée à un opérateur pour un transport donné et ne remplace donc pas le carnet TIR complet contrairement à ce qu'implique la question.

Dans le cadre du système eTIR, il incombera à l'organisation internationale de transmettre les données à la base de données centralisée eTIR. C'est ce qui est préconisé dans la description

du système eTIR contenue dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9, qui prévoit que le garant (dans le sens général de ce terme) communique avec le système international eTIR à diverses occasions, par exemple pour informer ce dernier de l'enregistrement de la garantie ou de l'annulation d'une garantie. Cette description part du principe que chaque garant dispose d'un point central pour transmettre, recevoir et archiver des informations et, par conséquent, tire pleinement parti des systèmes déjà mis en place par l'IRU et ses associations nationales membres.

## QUESTION 5

*Je reviens à ma première question. J'ai demandé si un garant pouvait choisir les pays dans lesquels il souhaitait donner des garanties. J'ai lu dans le document ECE/TRANS/WP.30/2006/8, au point 1.4, qu'une garantie n'est donnée que pour les pays concernés et il découle des cas présentés lundi et mardi au sujet de l'acceptation de la garantie que le système eTIR ne vérifie la validité de celle-ci que pour les pays concernés. Un garant peut-il choisir d'exclure certaines Parties contractantes?*

## RÉPONSE

Tout en rendant hommage aux efforts constants que l'IRU déploie pour donner une couverture mondiale au système de garantie du carnet TIR, il faut reconnaître que la Convention TIR prévoit déjà maintenant l'existence de chaînes de garantie régionales (voir le paragraphe 2 relatif à l'utilisation du carnet TIR). Cela ne devrait pas changer dans l'avenir. Par conséquent, théoriquement, il se pourrait que l'AC.2 autorise en tant que garant une organisation internationale qui n'ait de membres (associations agréées) que dans une région déterminée ou un nombre limité de pays. Cependant, étant donné que le but du système TIR est d'assurer un système mondial de transport et que l'existence de divers types de garanties portant sur des zones diverses risque de créer des complications d'ordre pratique, l'AC.2 pourrait être peu disposé à autoriser des organisations internationales qui n'offrent pas une couverture de garantie pour toutes les Parties contractantes de la Convention TIR.

## QUESTION 6

*Nombre maximum d'opérations. J'ai déjà posé cette question. Elle a trait aux quatre lieux de chargement et de déchargement prévus dans la Convention actuelle. Lors de la réunion du Groupe d'experts, plusieurs avis ont été exprimés. Certains experts ont continué à dire que quatre était le maximum; d'autres ont parlé de quatre lieux de chargement et de quatre lieux de déchargement; d'autres encore ont affirmé que le nombre était illimité. Je ne comprends toujours pas pourquoi le garant est tenu d'inclure le nombre de lieux de chargement et de déchargement dans les informations relatives à la garantie.*

## RÉPONSE

Cette question témoigne d'une confusion entre deux notions différentes, qui existent dans la Convention TIR actuelle et dans la description du système eTIR. D'une part, le nombre d'opérations TIR n'est pas limité par la Convention. Jusqu'à présent, les carnets TIR à 20 volets imprimés et distribués par l'IRU permettent un maximum de 10 opérations TIR. Cependant,

l'utilisation simultanée de plusieurs carnets TIR pour un seul transport TIR était autorisée, de sorte qu'il n'y a pas de nombre maximal d'opérations TIR par transport TIR.

En ce qui concerne d'autre part la question du nombre de lieux de chargement et de déchargement, un transport TIR peut mettre en jeu plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais leur nombre total est actuellement limité à quatre (art. 18 de la Convention). À la suite de discussions approfondies sur la question de l'augmentation du nombre maximum de lieux de chargement et de déchargement, le WP.30 a décidé, à titre provisoire, que dans des cas exceptionnels l'utilisation consécutive de deux carnets TIR était autorisée (les conditions à respecter à cette fin sont indiquées dans le commentaire à l'article 18 de la Convention).

D'un point de vue technique, le système eTIR est compatible avec un nombre illimité d'opérations TIR et de lieux de chargement et de déchargement. Toute limitation résulterait d'une décision politique de maintenir le statu quo ou de donner plus d'options conformément aux besoins du commerce.

Dans la situation actuelle, l'association nationale, lorsqu'elle délivre un carnet TIR de 4, 6, 14 ou 20 pages à un opérateur, donne une indication de l'étendue potentielle de la garantie. Conformément à cette pratique, il semble logique de demander au garant de donner des informations sur le nombre maximum d'opérations couvertes par une garantie qu'il a accordée à un opérateur.

## QUESTION 7

*De longues discussions ont porté sur l'annulation de carnets. Je crois comprendre qu'en principe c'est aux douanes qu'il appartient d'ACCEPTER une annulation. J'ai réfléchi sur cette question. Pour la location de mon appartement, j'ai une garantie. C'est évidemment la banque et elle seule qui peut décider de retirer éventuellement cette garantie. Il va de soi que ce retrait de garantie ne serait pas accepté par le propriétaire. Or c'est bien le cas ici, si j'ai bien compris.*

## RÉPONSE

Les aspects techniques de l'annulation d'une garantie par le garant et la réaction de la douane ont fait l'objet de longues discussions à la dixième session du Groupe d'experts, au cours de laquelle l'IRU n'a pas participé, même si elle était présente. Lorsqu'une banque retire une garantie relative à un appartement, ce retrait n'est valable qu'à partir du moment où le propriétaire a été informé officiellement. Et même dans ce cas, le retrait de garantie peut ne pas entrer en vigueur immédiatement, mais uniquement après l'expiration d'un certain délai.

Il en va de même pour la garantie dans le cadre du système eTIR. Dans l'intérêt du commerce et de l'administration douanière, le garant doit avoir la possibilité d'annuler une garantie, même après le début du transport TIR pour lequel la garantie a été accordée. Il est cependant permis de se demander comment la douane doit réagir face à une telle annulation et à quel moment celle-ci entre en vigueur. Après de longues discussions, le Groupe d'experts a décidé de proposer qu'au cas où le garant souhaite annuler une garantie, il doit notifier le système international eTIR. À la fin de l'opération TIR au cours de laquelle l'annulation a été annoncée, le système eTIR informera le bureau de douane suivant de départ ou d'entrée

de passage qu'aucune garantie valable n'est disponible pour le reste du transport TIR. En conséquence, le titulaire du carnet TIR devra d'abord demander une nouvelle garantie TIR ou recourir à un autre régime pour pouvoir poursuivre le transport. Cette proposition de solution technique a été présentée sans préjudice des considérations politiques dont le TIRExB, le WP.30 ou l'AC.2 voudrait tenir compte à cet égard.

## QUESTION 8

*La question des carnets annulés est difficile, et le WP.30 et le TIRExB y ont consacré du temps. Si ma mémoire est bonne, ils ont conclu qu'en tout état de cause, la conséquence de l'annulation dépendait de la législation nationale. Voici un exemple complexe: si un opérateur de transport fait faillite, le garant souhaite bien entendu réduire immédiatement ses risques en essayant de mettre fin à l'utilisation des carnets, y compris pour les transports déjà commencés. Il s'agit également d'une conséquence de la Convention CMR. Cependant, il parviendra à le faire s'il informe les bureaux de douane que la garantie est annulée et non si les douanes l'ont acceptée!*

## RÉPONSE

La réponse à cette question, qui est en fait plutôt une observation, a été donnée en réponse à la question 7. Dans le cas où un exploitant de services de transport fait faillite au cours d'un transport TIR, ce qui entraîne l'annulation de la garantie, le Groupe d'experts propose un système qui permet à cette annulation d'entrer en vigueur à partir du prochain bureau de douane de départ ou d'entrée de passage, au début de la première opération TIR suivante. On ne voit pas bien la pertinence de la mention de la Convention CMR dans ce contexte.

## QUESTION 9

*Je voulais poser une question au sujet de SafeTIR, mais je crois comprendre que les diagrammes concernant la notification au garant – ou les demandes d'information de celui-ci – ont été modifiés au cours des discussions qui ont eu lieu au sein du Groupe d'experts. Si j'ai bien compris, le garant sera avisé à un certain moment ou peut interroger le système. Selon des exemples qui m'ont été rapportés, il arrive parfois que, lorsqu'une réserve est émise au sujet de la fin d'une opération TIR, il faille 12 mois avant que le garant soit avisé. Bien entendu, il peut demander des informations à ce sujet. Dix mille fois par jour?*

## RÉPONSE

Cette question doit résulter d'un malentendu. Le système international eTIR informe le garant immédiatement de toute modification relative aux garanties émises par lui, y compris la fin d'une opération (avec ou sans réserve). Cependant, dans certaines circonstances, jusqu'à 12 mois peuvent s'écouler (ce délai a été mentionné uniquement à titre d'exemple et ne tient pas compte d'un quelconque délai prévu par la législation nationale), notamment si les douanes mènent une enquête, avant que celles-ci n'aient cette opération et n'informent le garant qu'il n'est plus lié par la garantie.

Bien entendu, le garant peut interroger le système international eTIR à tout moment, mais cela ne lui donne pas d'informations en plus de celles que lui communique le système eTIR

chaque fois qu'il se produit une modification relative aux garanties émises. Il convient de souligner que les informations ne sont communiquées qu'en ce qui concerne les garanties émises par ce garant et à partir du moment où elles ont été enregistrées par le système international eTIR.

#### **QUESTION 10**

*On sait que l'IRU a mis au point un système de déclaration électronique appelé «déclaration NSTI-TIR», qui fait actuellement l'objet d'essais dans certains pays de l'UE. Cette déclaration est envoyée par l'opérateur de transport au bureau de douane de départ ou au bureau de douane d'entrée dans l'UE via le système de transmission Web de l'IRU. Cela ne s'effectue bien entendu pas directement. Les 40 000 titulaires de carnets TIR doivent-ils chacun mettre en place leur propre système de transmission directe de la déclaration aux bureaux de douane?*

#### **RÉPONSE**

Il faut préciser que le mot «direct» n'est pas mentionné dans les documents ECE/TRANS/WP.30/2006/8 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. En fait, la soumission de la déclaration incombe à chaque opérateur, conformément aux prescriptions nationales. La mise au point d'un système de ce type est laissée à l'initiative nationale ou privée. À cet égard, la déclaration NSTI-TIR constitue un bon exemple d'initiative privée qui contribue au bon fonctionnement d'un partenariat public-privé.

#### **QUESTION 11**

*Aujourd'hui, environ 10 000 transports TIR commencent chaque jour. Par conséquent, 10 000 fois par jour, des bureaux de douane doivent transmettre des déclarations, ainsi qu'une demande d'acceptation de la garantie au système eTIR. Même si chaque transmission et chaque demande ne prend, par exemple, que 10 minutes, cela représente un surcroît de travail de 1 500 heures par jour, ce qui correspond à l'emploi de 200 agents des douanes supplémentaires. Les autorités douanières seront-elles disposées à fournir ces ressources supplémentaires, en plus bien sûr du financement du coût de la mise au point et du fonctionnement du système?*

#### **RÉPONSE**

Ce calcul est quelque peu arbitraire et il n'est pas possible de formuler des observations à son sujet. Cependant, il n'est pas exact d'affirmer que le premier bureau de douane de départ devra consacrer du temps et des ressources supplémentaires pour entrer des données dans le système eTIR, et ce pour les raisons suivantes. Tout d'abord, l'opérateur soumettra sa déclaration sous une forme électronique au bureau de douane de départ (en utilisant la déclaration NSTI-TIR ou un autre moyen résultant d'une initiative nationale ou privée), ce qui rendra superflue l'introduction de données par les autorités douanières nationales. Deuxièmement, on peut même envisager une diminution des ressources nécessaires dans la majorité des Parties contractantes, où les autorités douanières entrent déjà des données provenant du carnet TIR papier dans leur système douanier informatisé national. De même, les bureaux de douane successifs ne doivent plus entrer les données, ce qui permet d'économiser des ressources.

Globalement, l'adoption du système eTIR dotera les autorités douanières de meilleurs outils de gestion des risques et de prévention de la fraude, ce qui permettra de contrôler plus efficacement la procédure TIR, d'échanger des informations à jour avec toutes les parties intéressées, de réduire la paperasserie et d'économiser des ressources. En outre, les transports et le commerce bénéficieront de l'eTIR grâce à un allègement des formalités dans les bureaux de douane, à une exactitude accrue et à l'échange en temps réel d'informations entre les parties qui participent au système TIR, ce qui entraînera une réduction globale des coûts.

-----