



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2007/14
ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/9
16 May 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

Cent seizième session
Genève, 13-15 mai 2007
Point 8 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques
et techniques de l'informatisation du régime TIR

Douzième session
Genève, 12 mai 2007
Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Révision de la Convention

Propositions d'amendements révisées à la Convention

Note de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)*

* Le secrétariat reproduit le document ci-après tel qu'il a été reçu.

Projet de Chapitre 2 du Modèle de référence e-TIR

Cette réponse au projet révisé de Chapitre 2 du Modèle de référence e-TIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/2/Rev.1) comporte deux volets. Premièrement, un récapitulatif des quatre problèmes (points 1 à 4) soulevés par l'IRU lors de la séance de rédaction des 6 et 7 mars 2007 à Belgrade. Deuxièmement, une liste des principaux autres problèmes (points 5 à 12) relevés dans les paragraphes 2.2 et 2.3 du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/2/Rev.1.

Problèmes déjà soulevés à Belgrade :

- 1. Dans le projet, le Carnet TIR, intégrant fonctions de déclaration douanière et de garantie, fait l'objet d'une séparation artificielle en vertu de laquelle les informations de garantie ne sont transmises par la chaîne de garantie qu'à la base de données centralisée (le « système international e-TIR ») ;*
- 2. Dans le projet, le titulaire présente la déclaration uniquement au bureau de douane de départ, puis le système central la fait suivre à toutes les Parties contractantes figurant sur la suite de l'itinéraire ;*
- 3. Le bureau de douane de départ valide la garantie auprès du système central et non auprès du système de la chaîne de garantie ;*
- 4. Introduction dans le Chapitre 2 du nouveau concept d' « élément d'expédition ».*

Opinion : Comme convenu à Belgrade (et confirmé dans le rapport sommaire de la réunion - document ECE/TRANS/WP.30/2007/9, en anglais uniquement), l'IRU et ses Associations membres présenteront un document distinct détaillant sa position sur les points 1 et 3 ci-dessus, qui figure en Annexe 2 de ce document.

Autres problèmes dans les paragraphes 2.2 et 2.3

- 5. Paragraphes 2.2 à 2.2.5., pages 16-20 : Le passage du Carnet TIR en version papier au système e-TIR pourrait se faire par étapes et en fonction de chaque pays. En conséquence, il pourrait y avoir des lieux et corridors informatisés alors qu'en d'autres endroits, le carnet papier resterait en vigueur.*

Opinion : Comme mentionné plus haut, la transition du système papier au système informatisé doit se faire instantanément pour toutes les Parties contractantes, à défaut de quoi ce sera le chaos. Bien entendu, jusqu'à la mise en œuvre complète du système informatisé, certains aspects de la version papier pourront être informatisés pour compléter ou faciliter la procédure, mais sans remplacer le système actuel.

- 6. Paragraphe 2.3 : diagrammes qui incluent un scénario « autre » (« else ») : 2.3.1.10, 2.3.2.3, 2.3.2.5, 2.3.2.7, 2.3.2.11.*

Opinion : Les diagrammes qui se réfèrent à une possibilité « autre » devront préciser le scénario complet. La mention « autre » recouvre des situations particulières qui font partie de la procédure actuelle. Il convient de les décrire de façon exacte et complète, en indiquant en quoi l'informatisation facilitera leur traitement.

7. *Paragraphes 2.2.4, 2.2.5 : Bien que le Paragraphe préliminaire 2.1 mentionne que le projet e-TIR va définir des messages de déclarations standard, les Paragraphes 2.2.4 et 2.2.5 qui suivent n'en parlent pas.*

Opinion : Il est fondamental que le principe de l'actuel Carnet TIR, qui est une déclaration standard reconnue et acceptée par l'ensemble des Parties contractantes, soit maintenu dans le contexte TIR informatisé. Ne pas s'entendre sur la définition d'un mécanisme de déclaration standard donnerait lieu à une pléthore d'exigences et normes divergentes, ce qui entraînerait inévitablement la fin du Régime TIR en tant qu'outil de facilitation des échanges. C'est inenvisageable.

8. *Paragraphe 2.3.1.5, page 24 : Si la garantie n'a pas déjà été enregistrée et que le titulaire est autorisé, le système enregistre la garantie et notifie à la chaîne de garantie les résultats de l'enregistrement de la garantie. Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'enregistrement, la chaîne de garantie en est informée.*

Opinion : Si, pour quelque raison que ce soit, il n'est pas possible de procéder à l'enregistrement (ou, semblerait-il, si le titulaire est « inconnu » dans l'ITDB), le transport serait-il alors bloqué à la douane ?

9. *Paragraphe 2.3, les scénarios de remplacement utilisent des expressions comme : « les intéressés feront une nouvelle tentative ultérieurement », « à la première occasion » ou « à partir d'un autre bureau de douane ».*

Opinion : Tout scénario de remplacement qui compte sur une solution attentiste ne peut fonctionner dans la pratique. Le système e-TIR se fonde sur la transmission d'informations en ligne et, si ces informations ne sont pas disponibles en ligne, cela équivaut à bloquer les échanges internationaux. La solution de remplacement doit à tout prix remplir l'exigence de la « transmission en ligne ». Ce problème serait bien évidemment résolu si le titulaire était chargé de fournir les informations de déclaration à tous les bureaux de douane de départ et d'entrée. Ainsi, la solution de secours serait les informations fournies par les bureaux de douanes précédents et enregistrées dans le système central.

10. *Paragraphe 2.3.2.6 page 39 : S'il n'est possible d'utiliser ni la messagerie électronique ni une interface Web, les informations concernant le début de l'opération devraient être communiquées au titulaire sur support papier et celles concernant l'état de la garantie devraient être demandées par d'autres moyens de communication sécurisés disponibles. Les autorités douanières devraient toutefois continuer à essayer d'envoyer le message sur le début de l'opération soit ultérieurement soit à partir d'un autre bureau de douane.*

Opinion : Cela signifie-t-il que chaque bureau de douane dispose d'une connexion individuelle à la base de données internationale e-TIR ? Si c'est l'objectif visé, il convient de le préciser clairement dans le Modèle de référence.

Opinion : En supposant que les connexions à la base de données internationale e-TIR sont établies par le biais d'un point central national, si la transmission des données est bloquée pour quelque raison que ce soit, il est probable que la transmission à partir d'un autre bureau de douane ne fonctionne pas non plus lorsque le problème se situe au niveau du point central.

11. Paragraphe 2.3.2.4 page 36 : Changement d'itinéraire

Opinion : Actuellement, seuls les bureaux de douanes de chargement et de déchargement sont à indiquer, ce qui laisse le conducteur libre de choisir son itinéraire en fonction de la circulation, etc. Comment informer le système d'un changement d'itinéraire ? N'importe quel bureau de douane sera-t-il réellement disposé à mettre à jour les données sur le transport et la déclaration TIR s'ils ne sont pas impliqués dans le transport TIR ? Si c'est le cas, nous estimons judicieux de préciser clairement dans le Modèle de référence cette obligation faite à tous les bureaux de douane, car elle représente une tâche supplémentaire qu'il faudrait alors décrire comme un nouveau cas d'utilisation (use case).

12. Paragraphe 2.3.2.10 page 43 : Les autorités douanières envoient au système international e-TIR un message l'informant qu'une opération TIR a été apurée. Le système international e-TIR enregistre l'information et notifie à la chaîne de garantie l'apurement des opérations TIR pour chaque transport TIR. Lorsque toutes les marchandises ont atteint leur destination finale et que toutes les opérations TIR couvertes par la garantie ont été apurées, l'état de la garantie est modifié et devient «débloquée».

Opinion : Selon la Convention TIR, un transport TIR est une succession d'opérations TIR nationales. Chaque opération débute et prend fin par l'apurement sur le territoire douanier de la Partie contractante concernée. L'apurement de l'opération TIR est un acte administratif qui a pour effet de mettre fin à la responsabilité de la chaîne de garantie sur ledit territoire douanier. L'idée que la garantie TIR puisse être «débloquée» est un concept étranger au Régime TIR (contrairement au NCTS, par exemple, où cette notion est clairement établie dans le cadre de la garantie dite globale). Il convient donc de retirer ce concept du Modèle de référence.
