



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****131<sup>e</sup> session**

Genève, 12-15 juin 2012

Point 10 b) i) 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  
du processus de révision TIR****Financement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR  
et vue d'ensemble du projet «Renforcement de la capacité  
des pays en développement et des pays en transition  
à faciliter le franchissement légal des frontières,  
la coopération régionale et l'intégration»****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À sa précédente session, le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés dans l'enquête coûts-avantages du projet eTIR et de ce que les conclusions de cette enquête seraient prêtes à temps pour être présentées à la vingtième session du GE.1, pour lui être ensuite soumises à lui, le Groupe de travail, et à la Commission exécutive TIR, aux fins d'examen. Le Groupe de travail a également pris note que l'Assemblée générale de l'ONU avait approuvé le financement par le Compte de l'ONU pour le développement du projet de la Division des transports relatif au renforcement de la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration. Ce projet vise à développer l'utilisation des normes internationales et des techniques d'information et de communication les plus récentes, en vue d'accroître la coopération entre les autorités douanières et l'échange d'informations électroniques de douane à douane. Le Groupe de travail a pris note d'éventuelles synergies entre ce projet et le projet eTIR et a chargé le secrétariat d'établir, pour la prochaine session, un document donnant davantage de détails sur le projet du Compte pour le

développement ainsi que sur les modalités financières de l'analyse coûts-avantages (ECE/TRANS/WP.30/260, par. 29 et 30).

2. Le présent document est distribué pour information seulement.

## **II. Financement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR**

3. Lors de sa quarante-huitième session, conformément aux demandes du Comité des transports intérieurs, du WP.30 et du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), la Commission de contrôle TIR a chargé le secrétariat de procéder à une analyse coûts-avantages du projet eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, par. 10). En conséquence, compte tenu des fonds dont dispose le budget «consultants» de la Commission de contrôle ainsi que de l'ampleur de la tâche à entreprendre, le secrétariat TIR a demandé aux services compétents de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) de lancer un appel d'offres. Conformément aux principes, règles et procédures applicables aux achats, l'ONUG s'est adressée à cinq sociétés. Deux d'entre elles ont soumis des offres, qui ont été évaluées. Le contrat a ensuite été conclu avec le soumissionnaire dont l'offre correspondait le plus aux exigences du dossier et avait été considérée comme la moins coûteuse pour les Nations Unies. Le contrat portait sur une somme de 27 000 dollars des États-Unis, ce qui était largement dans la norme du budget estimé.

## **III. Vue d'ensemble du projet «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition économique à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration»**

### **A. Contexte**

4. Le franchissement des frontières a toujours constitué un problème pour le transport et le commerce international. Malgré des améliorations récentes, le transport international doit encore faire face à des obstacles, des coûts et des difficultés aux frontières. Les problèmes liés au franchissement des frontières affectent plus particulièrement les pays en développement sans littoral, car ils limitent leur accès au marché mondial et entraînent de lourdes pertes pour les économies nationales. La compétitivité de ces pays est préjudicée par des procédures douanières fastidieuses. Au bout du compte, les limites imposées à la facilitation du commerce et des transports sont néfastes à la croissance économique, à la coopération régionale et à l'intégration.

5. Les autorités de contrôle des frontières sont confrontées à des problèmes de sécurité liés à la contrebande, au terrorisme, au commerce illégal et à l'immigration. Compte tenu de l'ampleur prise désormais par les opérations de transport transfrontalier, les autorités douanières ne sont plus en mesure de contrôler tous les véhicules ou conteneurs. Elles doivent au contraire mettre en œuvre la gestion des risques et déceler les envois à haut risque en se fondant sur les données disponibles. Cependant, les données sur lesquelles se base l'analyse des risques dans un pays donné peuvent avoir été falsifiées ou conçues pour induire en erreur les fonctionnaires des douanes. Les données les plus fiables sont souvent disponibles auprès des bureaux de douane de départ à l'origine d'une opération de transit suivant une procédure d'exportation. Dans la mesure du possible ces données doivent être enregistrées puis mises à la disposition des autorités douanières des pays de transit et de destination par l'intermédiaire d'un système commun d'échange de données informatisé,

avant l'arrivée des marchandises. L'Organisation mondiale des douanes a montré que l'existence de tels renseignements préalables concernant le chargement transmis par voie électronique ainsi que la mise sur pied d'un réseau d'échange d'informations entre administrations douanières constituaient les pierres angulaires de la sûreté des chaînes mondiales d'approvisionnement.

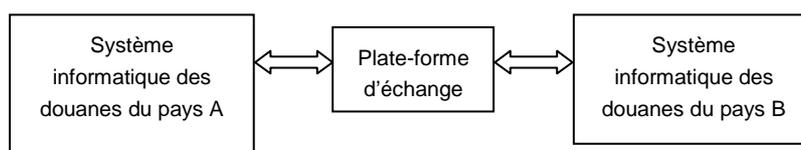
6. À l'heure actuelle, seules quelques conventions internationales fournissent une base légale à l'échange de renseignements sur le transport international de marchandises. Parmi elles, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) de la CEE, a la plus grande portée géographique (67 pays). L'échange de données électroniques est abordé dans le cadre du projet eTIR, que la CEE administre depuis 2002. Ce projet a pour but d'informatiser complètement le régime TIR, où les documents douaniers imprimés seront remplacés à terme par l'échange d'une série de messages électroniques. Les spécifications des systèmes électroniques indispensables ont déjà été précisées, notamment la mise sur pied d'un réseau centralisé d'échange d'informations entre administrations douanières.

7. Sur la base des travaux déjà réalisés dans le cadre du projet eTIR et de ses innovations, il est proposé de créer et de renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à utiliser un tel réseau polyvalent, ce qui permettra d'échanger en toute sécurité des renseignements sur les marchandises en transit sous le régime TIR. Ce réseau sera conçu pour faciliter à long terme l'échange sur le plan mondial d'informations de douane à douane ainsi qu'entre les entreprises du secteur privé et les douanes. La pérennité d'un tel réseau sera garantie par la perception d'un droit d'usage modique. L'échange électronique sécurisé de renseignements entre administrations douanières permettra d'améliorer la sécurité et de réduire le temps d'attente aux frontières.

## B. Objectif

8. Renforcer la capacité des pays en développement et des pays à économie en transition à faciliter le franchissement des frontières, en accroissant les échanges électroniques sécurisés de données entre les administrations douanières.

### Échange de données entre administrations douanières grâce à une plate-forme centralisée indépendante



## C. Principales activités

a) Tenir la première réunion d'un groupe d'experts interrégional pour évaluer les besoins juridiques et techniques des pays en développement et des pays en transition candidats afin de développer les échanges d'informations sous forme électronique entre eux et avec les pays voisins. Les liens avec les principaux systèmes de transit nationaux et régionaux existants feront également l'objet d'évaluations et d'études. Sur la base d'une étude préparée par un consultant indépendant, le groupe d'experts déterminera les critères de sélection et désignera au moins cinq pays pilotes;

b) Élaborer et mettre en œuvre une plate-forme polyvalente et sûre d'échange de données informatisé entre administrations douanières, en tenant compte des problèmes spécifiques des pays en développement et des pays en transition;

c) Apporter une assistance technique aux experts nationaux dans au moins cinq pays pilotes pour établir des liens entre les systèmes douaniers informatisés nationaux ou régionaux (par exemple le système automatisé de gestion des données douanières ASYCUDA et la plate-forme d'échange entre administrations douanières) et organiser cinq ateliers techniques de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition économique afin de tirer le meilleur parti des avantages offerts par la plate-forme d'échange entre administrations douanières, d'accroître leurs échanges de renseignements informatisés avec les pays voisins ainsi que d'adopter des normes internationales en matière de messages électroniques (le projet assurera le financement de la présence de 22 participants à chacun des ateliers);

d) Organiser une deuxième réunion d'un groupe d'experts interrégional ainsi qu'un séminaire à la fin du projet pour promouvoir l'échange informatisé d'informations douanières et l'adoption de messages électroniques normalisés, en mettant l'accent sur les besoins particuliers des pays en développement et des pays à économie en transition, et présenter les résultats obtenus dans les cinq pays pilotes (dans le cadre de ce projet, un financement sera fourni pour prendre en charge 50 participants venus de pays en développement et de pays en transition).

---