

**Conseil économique et social**

Distr. générale
28 mars 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****137^e session**

Genève, 10-13 juin 2014

Point 4 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****Remise directe des déclarations à tous les pays situés
le long de l'itinéraire d'un transport TIR****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa vingt-troisième session, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après le «Groupe d'experts») a pris note du document GE.1 n° 9 (2013), dans lequel figure une nouvelle comparaison entre les informations sur la cargaison soumises au préalable (message E9) et les données requises par les pays dans le cadre du régime TIR. Après avoir comparé les données communiquées respectivement par l'Autriche, la Belgique, la Hongrie et la Pologne, le Groupe d'experts a prié le secrétariat de demander à ces pays des éclaircissements complémentaires sur certaines différences et a insisté sur le fait qu'il pourrait être nécessaire, à un stade ultérieur, d'organiser des ateliers aux fins d'harmonisation entre tous les pays appliquant la procédure eTIR. Le Groupe d'experts a également noté que les points de contact eTIR avaient intentionnellement exclu de leurs réponses les données requises à des fins de sûreté et de sécurité. Il a rappelé que tous les éléments de données recensés au titre de la sûreté et de la sécurité du transit dans le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avaient déjà été intégrés dans les messages eTIR. Le Groupe d'experts a néanmoins pris note du fait que, en mettant en œuvre le système de déclaration électronique préalable TIR (TIR EPD), l'Union internationale des transports routiers (IRU) avait dû adapter son système de manière à

GE.14-21521 (F) 160514 230514



* 1 4 2 1 5 2 1 *

Merci de recycler



permettre aux titulaires de carnets TIR de fournir des données relatives à la sûreté et la sécurité qui n'étaient pas prévues dans le Cadre de normes SAFE. Il s'est demandé s'il était encore possible d'harmoniser complètement les prescriptions relatives aux données requises par le régime eTIR, notamment celles concernant la sûreté et la sécurité, sachant que de nombreux pays disposaient déjà d'un système informatisé entièrement fonctionnel dans lequel les données relatives à la sûreté et la sécurité étaient définies au niveau national. Le Groupe d'experts a décidé de demander au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports s'il devait poursuivre ses efforts en vue d'harmoniser pleinement les prescriptions en matière de données de la procédure eTIR ou s'il fallait se résigner à ce que les sociétés de transport soient tenues de communiquer par voie électronique des données relatives à la sûreté et la sécurité directement à toutes les administrations douanières concernées par un transport TIR, malgré les complications que le Groupe d'experts avait déjà signalées concernant l'envoi de renseignements par voie électronique dans des pays étrangers (ECE/TRANS/WP.30/2014/4, par. 10).

2. Conformément à la demande formulée par le Groupe d'experts, le secrétariat a établi le document WP.30 (2014) n° 3, qui a été examiné par le Groupe de travail à sa 136^e session¹. Le Groupe de travail s'est félicité de la présentation de ce document et a chargé le secrétariat d'établir, en se fondant sur celui-ci, un document portant une cote officielle, dans lequel les problèmes seraient présentés d'une manière non technique, afin qu'il puisse fournir au Groupe d'experts des recommandations stratégiques. Ledit document officiel a ensuite été établi par le secrétariat.

II. Exposé détaillé de la question

Prescriptions divergentes en matière de données

3. Au cours de l'élaboration du Modèle de référence eTIR et en particulier des messages eTIR, tout en s'efforçant de se conformer aux principes énoncés dans la Convention, un soin particulier a été mis à ce que soient pris en compte les besoins modernes des administrations douanières et des entreprises de transport. Depuis le 11 septembre 2001, la sûreté et la sécurité sont devenues des questions prioritaires dans la plupart des pays, ce qui a conduit les administrations douanières à exiger du secteur privé des données complémentaires, y compris pour le transit. C'est dans ce contexte et compte tenu de l'existence du Cadre de normes SAFE de l'OMD, qui a été établi, entre autres, afin de normaliser ces exigences, que la liste de données figurant dans le modèle de déclaration de transit du Cadre de normes SAFE a été ajoutée aux messages eTIR en 2008².

¹ Le document WP.30 (2014) n° 3 présente un autre problème, d'une nature encore plus technique, qui a conduit le Groupe d'experts à consulter le Groupe de travail mais n'est pas abordé dans le présent document.

² Un des groupes de réflexion créés dans le cadre de l'Équipe de projet chargée du modèle de données de l'OMD, l'organe chargé de mettre au point et de tenir à jour le modèle de données de l'OMD, s'occupe des informations préalables transmises par voie électronique dans l'idée d'inclure éventuellement dans le modèle de données de l'OMD une section (une «liste d'informations») dans laquelle seraient normalisées les prescriptions en matière de données relatives à la sûreté et à la sécurité. Ce groupe de réflexion a commencé à recueillir les données dont la fourniture est requise au titre des nombreuses initiatives prises dans le domaine de la sécurité par des gouvernements du monde entier. À l'heure actuelle, il a analysé les principales de ces initiatives prises par le Canada, les États-Unis d'Amérique, Israël, le Japon, la Namibie, le Nigéria, la République de Corée et l'Union européenne. Si l'Équipe de projet chargée du modèle de données de l'OMD parvient à mettre au point un modèle de liste d'informations satisfaisant aux exigences des grandes économies en matière de sûreté et de sécurité, ce modèle pourrait rapidement être réutilisé dans le cadre du projet eTIR. De

4. Dans le cadre de l'informatisation de leurs procédures douanières, plusieurs pays ne se contentent pas de demander aux entreprises de transport de leur transmettre par voie électronique les données du carnet TIR mais exigent aussi des données relatives à la sûreté et la sécurité qui ne figurent pas actuellement dans le carnet TIR. Il est fréquent que ces exigences ne correspondent pas à celles énoncées dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD et diffèrent d'un pays à l'autre. Certains pourraient dire que de telles exigences ne concernent pas la Convention TIR et que, dans leur principe, elles ne sont pas différentes de la pratique consistant à exiger la présentation de documents tels que la lettre de voiture CMR ou la facture.

5. Il est important de rappeler que les principes de la procédure eTIR sur lesquels travaille le Groupe d'experts sont ceux décrits dans son mandat et, de manière plus détaillée, au chapitre II du Modèle de référence eTIR, qui a été approuvé par le Groupe de travail à sa 117^e session (ECE/TRANS/WP.30/234, par. 22) et par le Comité de gestion de la Convention TIR à sa quarante-quatrième session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 19). En outre, à sa 121^e session, le Groupe de travail a confirmé le principe selon lequel les déclarations devaient être traitées dans la procédure eTIR en demandant que le document ECE/TRANS/WP.30/2008/8/Rev.2 soit annexé au Modèle de référence eTIR (ECE/TRANS/WP.30/242, par. 27). La description du mécanisme de déclaration eTIR figure désormais à l'annexe VI.

6. C'est pourquoi le Groupe d'experts n'a cessé de chercher à harmoniser les prescriptions en matière de données pour le régime eTIR de telle manière que la déclaration présentée dans le pays de départ puisse être transmise à tous les pays situés sur l'itinéraire sans que le transporteur ait à remplir d'autres formalités, c'est-à-dire sans qu'il doive soumettre directement de déclaration à chacun des pays concernés par l'opération de transport TIR concernée. Ayant examiné les résultats d'une courte enquête menée auprès des points de contact eTIR (document GE.1 n° 9 (2013)) ainsi que les informations recueillies par l'IRU dans le cadre de la mise en œuvre de la déclaration électronique préalable TIR (TIR-EPD), le Groupe d'experts a constaté qu'actuellement les prescriptions nationales en matière de données pour un transit TIR diffèrent légèrement mais nettement d'un pays à l'autre. Compte tenu du fait que ces prescriptions en matière de données ont déjà été utilisées pour concevoir et mettre au point des systèmes douaniers nationaux, le Groupe d'experts s'est demandé s'il était encore réaliste d'essayer de les harmoniser pour tous les pays parties à la Convention TIR et si une déclaration unique dans le pays de départ demeurerait une solution envisageable.

7. Si une partie seulement des données nécessaires pour permettre aux douanes de procéder à l'évaluation des risques figure dans les messages eTIR, il pourrait arriver qu'une entreprise de transport envoie au seul pays de départ une déclaration électronique préalable sur la cargaison TIR mais doive en outre envoyer, à des fins de sûreté et de sécurité ou autres, différentes listes d'informations préalables à chacun des autres pays situés sur l'itinéraire. La fourniture de ces informations authentifiées électroniquement, en particulier dans les pays autres que le pays de résidence de la société de transport, comporterait les mêmes difficultés que celles qui ont conduit à la décision d'intégrer les mécanismes de déclaration au niveau international dans le système eTIR.

même que les données du modèle de déclaration de transit du Cadre de normes SAFE ont été ajoutées à la déclaration eTIR à titre d'éléments facultatifs, la nouvelle liste d'informations augmenterait certainement le nombre de données et pourrait fournir une base à partir de laquelle les Parties contractantes à la Convention TIR pourraient élaborer un ensemble de données relatives à la sûreté et la sécurité requises au titre de la Convention.

III. Solution possible

8. Dans le cas où les pays ne seraient pas en mesure de convenir d'un ensemble de données normalisé, complet et suffisant (y compris en matière de sûreté et de sécurité) prescrit pour les opérations TIR, une solution possible serait d'exiger que les titulaires de carnets TIR soumettent leur déclaration directement à chacun des pays situés le long de leur itinéraire. En outre, les pays devraient convenir d'un ensemble commun minimum de données qui seraient échangées entre les administrations douanières à des fins d'évaluation des risques.

9. Si les titulaires de carnets TIR doivent communiquer directement à chaque pays situé sur leur itinéraire, par voie électronique, des données relatives à la sûreté et la sécurité propres à chaque pays et qu'ils trouvent le moyen de le faire (comme c'est aujourd'hui déjà le cas dans de nombreux pays), l'envoi d'une déclaration complétée par les éléments relatifs à la sûreté et la sécurité demandés par chaque pays ne leur créera pas de complication supplémentaire. En outre, cela simplifiera un peu le cadre juridique permettant au système eTIR de fonctionner. En effet, en dehors de la résolution d'éventuels problèmes de protection des données permettant aux services douaniers d'échanger entre eux des ensembles minimaux de données, une telle solution ne nécessiterait pas de disposition juridique à effet d'autoriser à ne communiquer par voie électronique les données de la déclaration qu'au seul pays de départ.

10. Toutefois, les données communiquées par le titulaire seraient comparées, au moyen d'outils d'évaluation des risques douaniers, avec celles communiquées par le pays où le transport TIR a commencé et où le contenu du véhicule a été contrôlé. Les éventuels écarts entraîneraient des inspections.

IV. Conséquences pour la facilitation du commerce et des transports

11. Si cette nouvelle façon de soumettre des déclarations à chaque pays situé le long de l'itinéraire d'un transport TIR peut sembler commode du point de vue des douanes, il convient également de rappeler que, par rapport au système décrit dans le Modèle de référence eTIR, la mise en place d'une telle solution serait beaucoup moins pratique pour les transporteurs. Les entreprises de transport devraient non seulement être en mesure d'envoyer des messages électroniques authentifiés à tous les pays de transit, mais aussi d'utiliser des méthodes d'authentification différentes et d'envoyer des messages différents selon les pays.

12. Les entreprises de transport pourraient aussi utiliser le système TIR-EPD de l'IRU, qui leur permet dès aujourd'hui d'envoyer les informations préalables sur leur cargaison aux douanes de tous les pays situés le long de leur itinéraire. Ce service est actuellement compris dans le prix d'un carnet TIR. Dans un contexte entièrement informatisé, il serait très probablement gratuit pour les entreprises ayant acheté une garantie électronique IRU. Il semble néanmoins peu probable que l'IRU fournisse ce service pour des transports TIR couverts par des garanties qui seraient émises par d'autres chaînes de garantie. Par conséquent, la mise en place d'un système analogue au système TIR-EPD serait pratiquement obligatoire pour d'autres chaînes de garantie qui souhaiteraient fournir des garanties TIR. La création d'un tel système nécessitant des investissements importants, cela pourrait empêcher des garants potentiels d'envisager l'émission de garanties TIR.

V. Conséquences pour le Modèle de référence eTIR et les travaux du Groupe d'experts

13. Conformément au mandat que lui a confié le Groupe de travail, le Groupe d'experts est en voie de finaliser ses travaux et se prépare à présenter la version définitive du Modèle de référence eTIR. Ce modèle décrit un régime eTIR obéissant à un certain nombre de principes fondamentaux, notamment celui selon lequel les entreprises de transport ne doivent envoyer leur déclaration qu'au seul bureau de douane du pays de départ. Si le Groupe de travail décidait de modifier ce principe et de mettre en place une obligation incombant aux entreprises de transport d'envoyer une déclaration à chaque pays situé le long de l'itinéraire d'un transport TIR, le Modèle de référence eTIR devrait subir plusieurs modifications importantes qui nécessiteraient que le Groupe d'experts exécute d'autres activités et qui entraîneraient un nouveau retard dans la mise au point définitive dudit modèle.

VI. Autres questions que pourrait examiner le Groupe de travail

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être débattre des avantages et des inconvénients des différentes modalités de soumission des déclarations (c'est-à-dire soumettre la déclaration aux services de douane du seul pays de départ au lieu de la soumettre à chacun des pays concernés par un transport TIR) et donner des instructions au Groupe d'experts sur la manière dont il doit traiter cette question. Il voudra peut-être aussi faire savoir au Groupe d'experts s'il doit continuer d'essayer d'intégrer dans les déclarations de transit eTIR des données relatives à la sûreté et la sécurité, ou attendre le résultat des travaux en cours à l'OMD sur la transmission préalable d'informations par voie électronique, qui n'ont guère de chances d'aboutir avant la fin de 2014. Enfin, le Groupe de travail voudra peut-être se souvenir que toute modification du Modèle de référence eTIR entraînerait de nouvelles activités du Groupe d'experts, ce qui nécessiterait une prorogation de son mandat.
