


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
 intéressant les transports**
**Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers  
 intéressant les transports sur sa cent vingt-quatrième session  
 (2-5 février 2010)**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1	3
II. Déclaration liminaire.....	2	3
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	3
IV. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour).....	4	3
V. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	5	4
VI. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 4 de l'ordre du jour).....	6–10	4
VII. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») (point 5 de l'ordre du jour).....	11–14	6
A. État de la Convention .....	11	6
B. Annexe 8 relative au transport routier .....	12–13	6
C. Élaboration d'une nouvelle annexe sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire.....	14	6
VIII. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée du 10 janvier 1952 (point 6 de l'ordre du jour).....	15	6
IX. Transit ferroviaire (point 7 de l'ordre du jour).....	16	7

X.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 8 de l'ordre du jour).....	17-18	7
	A. État des Conventions .....	17	7
	B. Application des Conventions.....	18	7
XI.	Autres instruments juridiques de la CEE concernant la facilitation du passage des frontières (point 9 de l'ordre du jour) .....	19	7
XII.	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 10 de l'ordre du jour).....	20-34	8
	A. État de la Convention .....	20-21	8
	B. Révision de la Convention.....	22-25	8
	1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR .....	22-23	8
	2. Propositions d'amendement à la Convention.....	24-25	9
	C. Application de la Convention.....	26-34	10
	1. Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU) .....	26	10
	2. Règlement des demandes de paiement.....	27	10
	3. Examen de l'annexe 10 de la Convention.....	28	10
	4. Manuel TIR.....	29	10
	5. Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie.....	30-31	10
	6. Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique.....	32	11
	7. Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie.....	33	11
	8. Autres questions.....	34	12
XIII.	Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers (point 11 de l'ordre du jour) .....	35	12
XIV.	Programme de travail pour la période 2010-2014 (point 12 de l'ordre du jour) .....	36	12
XV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour).....	37-38	12
	A. Dates des prochaines sessions .....	37	12
	B. Restrictions à la distribution des documents.....	38	13
XVI.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour) .....	39	13

## I. Participation

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent vingt-quatrième session du 2 au 5 février 2010 à Genève. Y ont assisté les représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République arabe syrienne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation mondiale des douanes (OMD). Étaient aussi représentées les organisations non gouvernementales suivantes: Union internationale des transports routiers (IRU) et Alliance internationale du tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA).

## II. Déclaration liminaire

2. Dans sa déclaration liminaire, M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), a donné au Groupe de travail des informations sur un certain nombre d'activités de la CEE qui concernaient la facilitation des transports, notamment la prochaine session du Comité des transports intérieurs (23 au 25 février 2010), les résultats du Forum sur la sécurité des transports intérieurs (28 et 29 janvier 2010) et l'élaboration du Manuel OSCE-CEE sur les bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières. Elle a aussi attiré l'attention sur les priorités que le WP.30 s'était fixé dans ses travaux, telles que le suivi de la mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation, la mise au point d'un projet de nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation, traitant du franchissement des frontières par chemin de fer, et d'une nouvelle partie III de l'annexe 9 à la Convention TIR concernant l'agrément d'une organisation internationale, ainsi que l'accélération de l'élaboration du projet eTIR. Selon M<sup>me</sup> Molnar, les grands défis que devrait relever le Groupe de travail en 2010 sont d'assurer une bonne application des instruments de facilitation du commerce de la CEE dans l'Union douanière nouvellement instaurée, regroupant le Bélarus, le Kazakhstan et la Fédération de Russie, et de faire le point sur le rejet de l'amendement à la Convention TIR concernant le niveau de garantie TIR maximal.

## III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/247.

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/247).

## IV. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a réélu M. Guus Jacobs (Pays-Bas) Président pour ses sessions de 2010. Les délégations ont aussi été encouragées à examiner la nomination de candidats au poste de vice-président.

## **V. Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail** (point 3 de l'ordre du jour)

*Document:* Document informel du CTI n° 12 (2009).

5. Le Groupe de travail a été informé des activités que menait la CEE dans le domaine de la gouvernance électronique dans les transports, telles que celles qui étaient liées au tachygraphe numérique, aux systèmes de transport intelligents et au protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR). Il a aussi pris note des initiatives visant à assurer juridiquement l'interopérabilité ferroviaire dans l'espace eurasiatique, comme le régime commun de responsabilité civile. Le Groupe de travail a accueilli favorablement l'exposé sur les activités du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), notamment celles qui concernaient les recommandations en matière de facilitation du commerce, les normes applicables aux transactions électroniques et les spécifications techniques. Le Groupe de travail a noté avec intérêt que de nombreux pays en développement avaient entamé la mise en œuvre de la recommandation du CEFACT-ONU concernant le guichet unique. On trouvera des exemples de guichet unique dans divers pays, archivés à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/cefact/single\\_window/welcome.htm](http://www.unece.org/cefact/single_window/welcome.htm). Finalement, le secrétariat a été prié de tenir le Groupe de travail informé des faits nouveaux intervenant dans les domaines susmentionnés.

## **VI. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail** (point 4 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2010/1.

6. Le Groupe de travail a été informé des activités récentes que menait l'OMD concernant le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE), en particulier la conduite en août 2009 d'une enquête sur sa mise en application. L'enquête avait révélé un fort engagement au sein des administrations douanières en faveur de l'introduction du Programme SAFE, alors qu'en parallèle les autorités douanières poursuivaient cet objectif à leur rythme, en fonction des ressources et des capacités disponibles. S'agissant de la reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés, sept accords bilatéraux avaient été conclus tandis que dix autres étaient en cours de négociation. Le Groupe de travail a également noté que l'OMD avait poursuivi sa collaboration fructueuse avec les autorités des États-Unis compétentes, sur la question du contrôle par scanner de 100 % des conteneurs et sur la règle dite «10 + 2» concernant l'établissement de fiches de sécurité.

7. Le Groupe de travail a constaté que l'OMD, avec le concours de l'IRU, avait mis au point et placé sur son site Web un programme d'apprentissage en ligne relatif au régime TIR. L'IRU a fait remarquer que 340 utilisateurs, issus pour la moitié d'autorités gouvernementales et pour l'autre moitié d'associations nationales, s'étaient déjà inscrits à ce programme. Il est toutefois apparu que ni les organes TIR compétents ni le secrétariat de la CEE n'avaient eu l'occasion d'examiner en détail ce programme et de faire des observations à son sujet avant qu'il soit publié. Le Groupe de travail a estimé que la participation d'experts du régime TIR aurait été profitable sur le plan de la qualité du programme. Cela étant, le Groupe de travail a appris avec satisfaction que l'OMD avait invité la TIRExB à examiner le programme et proposé que son contenu soit modifié si nécessaire dans le futur.

8. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction d'une étude sur les incidences du Cadre de normes SAFE sur la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/2010/1), menée par le secrétariat à sa demande. Il a observé que la Convention TIR comportait déjà un certain nombre d'éléments compatibles avec les normes SAFE pertinentes. Cependant, compte tenu des différences entre les deux instruments juridiques quant à la portée, un grand nombre d'éléments du Cadre de normes SAFE ne figurent pas dans la Convention TIR. C'est le cas notamment des éléments de base suivants: les renseignements fournis à l'avance par voie électronique, les systèmes de gestion des risques, l'inspection au départ aux fins de la sécurité et le partenariat douane-entreprises fondé sur le concept des opérateurs économiques agréés (OEA). D'après l'étude, l'incorporation des éléments concernant les renseignements fournis à l'avance par voie électronique et les systèmes de gestion des risques peut s'effectuer dans le cadre du projet eTIR, tandis que l'intégration de l'inspection au départ aux fins de la sécurité peut se faire au moyen d'une note explicative ou d'un commentaire se rapportant à l'article 47 sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, ou dans une nouvelle annexe à la Convention TIR sur la sûreté, laquelle pourrait comporter également d'autres éléments manquants du Cadre de normes SAFE. En ce qui concerne le concept des opérateurs économiques agréés (OEA), toutes les normes et tous les programmes SAFE, y compris le concept OEA, sont fondés sur le volontariat. Par conséquent, la demande du statut d'opérateur économique agréé dans le cadre de la Convention TIR devrait rester une option pour les transporteurs, et l'incorporation des éléments de sûreté OEA dans la Convention ne devrait pas conduire à une discrimination entre les titulaires de carnets TIR ayant le statut d'OEA et ceux ne l'ayant pas. En d'autres termes, tous les moyens prévus dans la Convention doivent être mis à la disposition des titulaires de carnets TIR agréés indépendamment de leur situation par rapport au statut d'OEA. Ce principe peut poser des difficultés au moment où les Parties contractantes définissent les avantages en termes de sûreté pour les bénéficiaires du statut d'OEA, dans la mesure où ces avantages dépassent le cadre de la Convention TIR.

9. Certaines délégations ont estimé qu'il serait prématuré de modifier la Convention TIR avant que le Cadre de normes SAFE ait été largement mis en application à l'échelon national. Compte tenu de la complexité des questions abordées et de la disponibilité du document de référence en langue anglaise uniquement, le Groupe de travail a décidé de poursuivre ses débats sur le sujet à sa prochaine session. Le secrétariat a été prié de faire le maximum d'ici là pour faire traduire le document malgré sa longueur.

10. Le Groupe de travail a pris note d'une résolution de l'IRU sur la communication électronique et les protocoles de transfert de données entre les entreprises et l'administration douanière (document informel n° 2 (2010)), dans laquelle il est demandé aux services nationaux compétents de veiller à la standardisation et à l'harmonisation appropriées de la communication et des protocoles ci-dessus également dans le cadre du régime TIR. D'après l'IRU, cette résolution a été adoptée en raison des difficultés rencontrées par les transporteurs aux frontières extérieures de l'Union européenne suite à la mise en œuvre du Nouveau système de transit informatisé (NCTS/TIR) et des règlements concernant l'enregistrement et l'identification des opérateurs économiques (EORI) les 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> juillet 2009 respectivement. Le représentant de l'Union européenne a fait observer à cet égard que le projet eTIR résoudrait le problème des formats de données par la transmission entre les administrations douanières de la déclaration TIR et a par conséquent invité l'IRU à cesser de retarder ce projet. Un certain nombre de délégations ont considéré que la formulation de la résolution de l'IRU ne semblait pas appropriée.

## **VII. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. État de la Convention**

11. Le Groupe de travail a noté qu'aucun pays n'avait nouvellement adhéré à la Convention sur l'harmonisation.

### **B. Annexe 8 relative au transport routier**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2009/8.

12. Le Groupe de travail a été informé de la situation concernant les réponses à l'enquête sur la mise en œuvre de l'annexe 8 à l'échelon national et a encouragé toutes les Parties contractantes qui ne l'avaient pas encore fait à répondre à l'enquête au plus tôt.

13. Le Groupe de travail a invité les délégations à faire des observations au sujet du projet de chapitre sur la mesure de l'efficacité du franchissement des frontières, devant être inséré dans le Manuel OSCE/CEE des meilleures pratiques en matière de franchissement des frontières (ECE/TRANS/WP.30/246, par. 16), et à participer à une réunion informelle, prévue en mars-avril 2010, afin de rassembler les observations reçues et de les soumettre à l'OSCE.

### **C. Élaboration d'une nouvelle annexe sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2009/2/Rev.2.

14. Le Groupe de travail a approuvé le texte révisé d'une nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2009/2/Rev.2, sous réserve de la suppression de la note de bas de page à l'article 8.1, et a décidé de le transmettre pour adoption au Comité d'administration de la Convention sur l'harmonisation (AC.3). Le secrétariat a été chargé de convoquer une réunion de l'AC.3 le 27 mai 2010, parallèlement à la prochaine session du WP.30.

## **VIII. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952 (point 6 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/2008/7; ECE/TRANS/WP.30/2007/12/Rev.1, ECE/TRANS/WP.30/2007/12; document informel du WP.30 n° 2 (2008).

15. Ayant rappelé ses délibérations antérieures (ECE/TRANS/WP.30/246, par. 18), le Groupe de travail a noté que le secrétariat, agissant en étroite concertation avec la Section des traités de l'Organisation des Nations Unies, avait estimé que l'introduction d'une clause type d'amendement dans la Convention de 1952 pouvait se faire au moyen d'un protocole additionnel devant être signé par l'ensemble des Parties contractantes à la Convention. Le secrétariat établira un projet de proposition en vue de la prochaine session du WP.30.

## **IX. Transit ferroviaire (point 7 de l'ordre du jour)**

16. Le Groupe de travail a noté qu'aucun nouveau pays n'avait adhéré à la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. À cet égard, le représentant de la Fédération de Russie a fait part des procédures d'approbation internes qui continuaient d'être menées.

## **X. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 8 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/107, ECE/TRANS/107/Rev.1; ECE/TRANS/108.

### **A. État des Conventions**

17. Le Groupe de travail a noté que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) comptaient, respectivement, 80 et 41 Parties contractantes.

### **B. Application des Conventions**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2009/3.

18. Le Groupe de travail a noté que les commentaires et les bonnes pratiques destinés à faciliter l'application judicieuse de la Convention de 1954, qui avaient été approuvés par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/2009/3), avaient été publiés par l'AIT/FIA dans le Carnet de passage.

## **XI. Autres instruments juridiques de la CEE concernant la facilitation du passage des frontières (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2010/2.

19. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2010/2, établi par le secrétariat et contenant un aperçu des conventions de la CEE sur la facilitation du passage des frontières, en vue d'évaluer leur cohérence avec d'autres traités internationaux ou sous-régionaux et de faire en sorte qu'elles répondent aux exigences des transports modernes et des contrôles aux frontières. Les délégations ont été invitées à étudier ledit document en vue de recenser les accords qui mériteraient une attention particulière du WP.30 à l'avenir.

## **XII. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 10 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 28; Manuel TIR 2007<sup>1</sup>.

### **A. État de la Convention**

20. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les informations selon lesquelles l'Association des transports routiers internationaux de la Chambre de commerce extérieur de Bosnie-Herzégovine avait été désignée organisme émetteur et de garantie des carnets TIR en Bosnie-Herzégovine et qu'elle avait commencé à émettre et à garantir des carnets TIR à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Par conséquent, la Bosnie-Herzégovine devrait être considérée comme un pays avec lequel une opération de transit TIR peut être effectuée à compter de cette date.

21. Le Groupe de travail a noté que plus de cinq États parties à la Convention TIR de 1975 (Arménie, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kirghizistan, République arabe syrienne, Tadjikistan et Turquie) avaient notifié leur objection à la proposition d'amendement à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 concernant le montant maximum de la garantie par carnet TIR (notification dépositaire C.N.722.2009.TREATIES-10 (republiée) du 13 novembre 2009). En conséquence, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 59 de la Convention, l'amendement est considéré comme n'ayant pas été accepté et il n'a aucun effet.

### **B. Révision de la Convention**

#### **1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR**

##### *Utilisation des nouvelles technologies*

22. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux dans le cadre du projet eTIR et des travaux du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1). Il s'est également félicité de l'organisation de la dix-septième session du GE.1, prévue à Helsinki les 8 et 9 mars 2010, à l'aimable invitation des autorités douanières finlandaises. Il a pris note de ce que la réunion serait consacrée non seulement aux chapitres 3 et 4 du modèle de référence du régime TIR, mais également aux faits nouveaux intervenus à l'échelle nationale et internationale dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'impact qu'ils pourraient avoir sur le projet eTIR, en particulier en ce qui concerne les outils nationaux et internationaux destinés à faciliter la soumission par voie électronique des déclarations. En outre, le Groupe de travail a entériné l'appel lancé par le secrétariat à toutes les Parties contractantes afin qu'elles participent aux travaux du GE.1, ainsi que la proposition visant à organiser les activités du GE.1 par correspondance en s'appuyant sur un réseau de points de contact du projet eTIR, ce qui devrait également inclure les représentants des Parties contractantes qui ne sont pas en mesure de participer aux sessions du GE.1.

23. Le représentant de l'Association nationale de la Norvège a clarifié l'intervention qu'il avait faite à la précédente session (ECE/TRANS/WP.30/246, par. 27) et a déclaré que

---

<sup>1</sup> <<http://tir.unece.org>>.

l'informatisation du régime TIR pourrait se faire beaucoup plus rapidement si un véritable partenariat public-privé était institué et si les systèmes informatiques existants étaient reliés entre eux. Il a rappelé les divers projets informatiques qui avaient été élaborés avec succès par les autorités douanières, le secteur privé ou les deux, notamment les systèmes SafeTIR Real Time et TIR-EPD, qui étaient le fruit d'un partenariat public-privé constructif. Pour économiser du temps et des ressources, il a invité les deux parties à recenser les objectifs et exigences du projet eTIR que l'on pourrait réaliser grâce aux volets déjà informatisés du régime TIR. Cela réduirait la complexité du projet eTIR et accélérerait son développement. Toutefois, un tel objectif ne peut être atteint que dans un climat de responsabilité et de respect mutuels.

## 2. Propositions d'amendement à la Convention

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/2010/3, ECE/TRANS/WP.30/2010/4.

24. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2010/3, qui contient le texte des propositions d'amendements à la première partie de l'annexe 9 sous la forme juridique appropriée. Il a adopté le document, sous réserve que les modifications mineures ci-après concernant l'annexe soient apportées: à la fin du nouvel alinéa *d* du paragraphe 1, supprimer «du présent article»; et modifier l'alinéa *ix* du nouveau paragraphe 3 comme suit: «Respecter strictement les décisions des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie en ce qui concerne la révocation ou le retrait de l'habilitation conformément à l'article 6 de la Convention et à la deuxième partie de la présente annexe ou l'exclusion de personnes conformément à l'article 38 de la Convention.».

25. Le Groupe de travail a tenu ses premières délibérations sur le document ECE/TRANS/WP.30/2010/4, qui contient des propositions visant à ajouter une nouvelle annexe (annexe 9, troisième partie de la Convention) concernant l'autorisation donnée à une organisation internationale d'assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie internationale et d'imprimer et de délivrer des carnets TIR. Il a notamment pris note des dispositions relatives aux procédures d'audit qui avaient été ajoutées au texte, en consultation avec les services compétents de l'ONU. Étant entendu que la décision finale à propos des amendements proposés relève de la compétence exclusive des Parties contractantes, le Groupe de travail n'a pas jugé nécessaire de demander au secrétariat de permettre l'accès à sa correspondance interne ayant conduit à la formulation des clauses concernant les procédures d'audit. Le représentant de l'IRU a fait observer que les questions de la responsabilité financière et de la confidentialité devaient être abordées dans le cadre de la législation nationale applicable. Il a également noté que les nouvelles propositions d'amendement prévoyaient de nombreux audits d'une organisation internationale, ce qui pouvait créer des difficultés au niveau du fonctionnement du système de garantie. En réponse aux préoccupations exprimées par l'IRU, le secrétariat a indiqué que les dispositions nouvellement introduites visaient à garantir que les prescriptions en matière d'audit puissent s'appliquer à l'autorisation accordée par le Comité de gestion, dans toute sa globalité. Le Groupe de travail a fait savoir qu'il appuyait, de façon générale, le texte proposé, mais il a demandé au secrétariat de fournir, à sa prochaine session, plus de détails sur les personnes autres que le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) et le Comité des commissaires aux comptes de l'ONU que l'organisation internationale devrait autoriser à avoir accès à ses registres et comptes pertinents. Il a fait savoir qu'il comptait sur la disponibilité du document dans les trois langues de travail à la prochaine session, afin de poursuivre le débat et éventuellement, parvenir à une décision finale.

## C. Application de la Convention

### 1. Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU)

26. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU du fonctionnement du système SafeTIR. Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2009, l'IRU a reçu, dans un délai moyen de trois jours, 2 469 621 messages SafeTIR, dont 66 % ont été transmis en temps réel (dans les vingt-quatre heures). Les administrations douanières du Bélarus, de la Croatie, de la Fédération de Russie, de la République de Moldova, de la République tchèque, de la Serbie, de la Slovaquie et de la Slovénie ont transmis des données en temps réel. Au cours de la même période, l'IRU a adressé 8 686 demandes de mise en concordance et reçu 70 % de réponses (6 054) dans un délai moyen de trente-sept jours.

### 2. Règlement des demandes de paiement

27. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de la situation actuelle relative au règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations nationales garantes. Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2009, l'IRU a reçu 7 709 notifications préalables et 2 225 notifications (de toutes les Parties contractantes), ainsi que 178 demandes de paiement. Le nombre de demandes de paiement en suspens au 31 décembre 2009 était de 6 778. Au cours de la même période, 126 demandes de paiement ont été réglées et 59 autres ont été classées sans suite. Le Groupe de travail a aussi invité les autorités douanières à le tenir informé de tout problème susceptible de se produire dans le règlement des demandes de paiement.

### 3. Examen de l'annexe 10 de la Convention

28. Le Groupe de travail a noté que la TIRExB avait établi la version définitive d'un nouvel exemple de meilleures pratiques applicables à la mise en œuvre de l'annexe 10 au niveau national et l'avait présentée au Comité de gestion TIR, pour examen (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6).

### 4. Manuel TIR

*Document:* Manuel TIR 2007<sup>2</sup>.

29. Le Groupe de travail a été informé que la version 2010 du Manuel TIR avait été finalisée et publiée sur le site Web de la Convention TIR en anglais, en français et en russe; que les versions papier seraient également bientôt disponibles et que les versions arabe, chinoise et espagnole du Manuel 2010 étaient en cours d'élaboration.

### 5. Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2010/5.

30. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction un exposé détaillé de l'IRU ainsi que le document informel n° 1 (2010) sur la pratique actuelle d'invalidation des carnets TIR par la chaîne de garantie. En particulier, le Groupe de travail a été informé des différences entre les diverses catégories de carnets TIR invalidés, des procédures strictes de notification mises en place par l'IRU ainsi que des différentes solutions techniques utilisées aux fins de la transmission des données pertinentes aux autorités douanières. À l'issue d'un débat approfondi sur les diverses situations pratiques qui pourraient apparaître dans le cadre d'une procédure d'invalidation, le Groupe de travail a noté qu'en dépit de tous les efforts

---

<sup>2</sup> <<http://tir.unece.org>>.

susmentionnés la procédure d'invalidation nécessitait une intervention humaine lors de diverses phases et que, par conséquent, elle n'échappait pas à des retards dans la distribution de l'information. Une telle situation pouvait donner lieu à des différends entre les douanes et la chaîne de garantie concernant la validité des carnets TIR à différentes étapes de la procédure d'invalidation, comme souligné à plusieurs occasions par la TIRExB (ECE/TRANS/WP.30/2010/5). La TIRExB a en particulier souligné qu'un différend concernant la garantie ou le statut juridique d'un carnet TIR invalidé devait être résolu au cas par cas, conformément aux lois et règlements nationaux, et que la solution ultime à ce problème ne pourrait être obtenue que dans un environnement entièrement informatisé, par exemple dans le cadre du projet eTIR.

31. Le Groupe de travail a invité les délégations à examiner la question de savoir si, dans le cadre du présent système sur papier, la Convention pouvait être modifiée de façon à donner des directives communes sur la validité des carnets TIR dans des circonstances particulières. Le Groupe de travail a également noté que l'initiative d'invalider dans un carnet TIR revenait toujours à l'association émettrice. Par exemple, l'association émettrice peut, de son propre chef, suspendre la délivrance d'un carnet TIR à un titulaire et entamer le processus d'invalidation des carnets TIR que celui-ci a en sa possession. Cela peut se faire, en particulier, si l'association dispose de renseignements selon lesquels le titulaire a l'intention de commettre une fraude sous le couvert d'un carnet TIR. Le Groupe de travail a estimé que cette pratique devrait être réévaluée par la TIRExB, conformément à son mandat, et a invité l'IRU à communiquer à la TIRExB toutes les informations nécessaires.

#### **6. Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2010/6.

32. Le Groupe de travail a été informé de l'évolution de l'union douanière entre le Bélarus, la Fédération de Russie et le Kazakhstan, notamment l'adoption d'un code douanier commun à l'union douanière et son entrée en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010. Dans ce contexte, le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/2010/6, établi par le secrétariat en collaboration avec la Commission européenne et contenant les principaux enjeux de l'application judicieuse du régime TIR dans un territoire douanier unique. Le Groupe de travail a souligné que les États membres d'une union douanière étaient libres d'appliquer diverses solutions, mais qu'ils devraient veiller à la bonne marche du régime TIR au sein de l'union douanière, afin que la création de celle-ci favorise une meilleure facilitation plutôt que l'apparition de nouveaux obstacles au transport et aux échanges internationaux. À cet égard, le Groupe de travail a invité les trois pays en question à fournir, lors de la prochaine session, des informations détaillées sur le fonctionnement du régime TIR au sein de la nouvelle union douanière.

#### **7. Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie**

33. Comme elle y avait été invitée lors de la précédente session du WP.30, la délégation russe a fourni des informations sur la mise en œuvre des escortes douanières et souligné que les autorités douanières russes appliquaient les dispositions de l'article 23 de la Convention TIR, conformément à l'observation qui avait été approuvée par le Comité de gestion TIR, en se fondant sur une analyse du risque que représentent les infractions à la Convention TIR susceptibles d'être commises par un transporteur. La délégation russe a suggéré que le Groupe de travail, plutôt que de tirer des conclusions finales en la matière, soumette la question à la TIRExB afin qu'elle examine au cas par cas les plaintes formulées par les transporteurs. À ce propos, le Groupe de travail a constaté que la TIRExB avait déjà examiné ces mêmes explications de la part des douanes russes à sa session du 1<sup>er</sup> février 2010. La correspondance disponible avait révélé que les autorités douanières russes semblaient imposer

des escortes dans tous les cas où le montant des droits et taxes d'importation en jeu excédaient le montant de la garantie TIR, à savoir 60 000 euros, et sans tenir compte des capacités limitées des bureaux de douane frontaliers d'organiser de telles escortes. Il s'ensuit que les transporteurs doivent attendre longtemps aux frontières pour que s'organisent de telles escortes et, de ce fait, qu'ils se voient contraints de transformer l'opération TIR en une opération de transit national et de prendre à leur charge les coûts des garanties nationales requises. Le Groupe de travail a estimé que ces mesures étaient contraires à l'esprit et à la lettre de la Convention TIR, en particulier de l'article 23 et du commentaire y relatif concernant l'application de l'évaluation des risques, et a chargé le secrétariat de transmettre cette opinion aux autorités compétentes russes. Il a invité la TIRExB à le tenir informé de l'évolution de la situation. Il a également remis en cause une recommandation des autorités douanières russes tendant à ce que les véhicules routiers soient chargés de manière que les droits et taxes de douane n'excèdent pas le montant de la garantie.

#### **8. Autres questions**

34. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de l'utilisation croissante de la prédéclaration électronique (TIR-EPD). Celle-ci a ainsi été utilisée pour 19 540 opérations de transport au cours des six derniers mois. La prédéclaration électronique est actuellement disponible dans huit pays membres de l'Union européenne et le sera prochainement dans plusieurs autres pays.

### **XIII. Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers (point 11 de l'ordre du jour)**

35. Le Groupe de travail a noté que les autorités douanières croates avaient récemment soumis trois nouveaux formulaires de rapport sur des fraudes (FRF), lesquels avaient été publiés dans l'espace à accès restreint du site Web TIR. Il a félicité les services des douanes croates pour leurs interventions fructueuses et les a remerciés d'avoir communiqué les rapports de fraude.

### **XIV. Programme de travail pour la période 2010-2014 (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.30/2010/7.

36. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/WP.30/2010/4), sous réserve de modifications mineures relatives aux priorités, et a décidé qu'à l'avenir le programme de travail devrait être examiné tous les deux ans.

### **XV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)**

#### **A. Dates des prochaines sessions**

37. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa cent vingt-cinquième session du 25 au 28 mai 2010 et sa cent vingt-sixième session durant la semaine du 27 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2010.

**B. Restrictions à la distribution des documents**

38. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer des restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de sa présente session.

**XVI. Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)**

39. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa cent vingt-quatrième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

---