



**Conseil Economique et
Social**

Distr.
RESTREINTE

Document de séance No. 2 (2006)
9 janvier 2006

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS FRANÇAIS ET
RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail sur les problèmes douaniers intéressant les transports

(Cent douzième session, 31 janvier - 3 février 2006,
point 9 (b) (ii) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DOUANIERE 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 de la Convention TIR

UTILISATION DES NOUVELLES TECHNOLOGIES

Note transmise par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

1. Lors de la huitième session du Groupe spécial informel d'Experts sur les aspects Théoriques et Pratiques de l'informatisation de la procédure TIR (désigné ci-après comme le Groupe d'Experts), qui s'est tenue à Genève les 14 et 15 novembre 2005, le document *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2* a été présenté pour discussion et amendé par les experts des Autorités douanières.
2. Le Groupe d'Experts a demandé au Secrétariat de la CEE-ONU de soumettre la version révisée de ce document au WP.30 pour examen lors de sa prochaine session. L'IRU et les Associations nationales membres de l'IRU ont informé le groupe que, du fait de la publication tardive du document *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2*, elles n'étaient pas en mesure de fournir des

commentaires lors de la session, mais qu'elles proposeraient par écrit des remarques et commentaires consolidés pour discussion par le WP.30. (Veuillez vous reporter au rapport sommaire de la huitième session : *TRANS/WP.30/GE.1/2005/5*, paragraphes 12 et 13).

3. Le 28 novembre 2005, le Secrétariat de la CEE-ONU a publié la version révisée du document *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2*, sous la référence *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/Rev.1*, désigné ci-après comme le Document 2.

4. L'IRU et ses Associations membres soumettent un document exhaustif au Secrétariat de la CEE-ONU, avec des remarques et commentaires consolidés pour examen par le Groupe d'Experts lors de sa prochaine session.

5. Afin d'éviter aux délégations du WP.30 une surcharge de documentation technique volumineuse, seul un résumé est présenté ici au WP.30. Les délégations intéressées pourront se procurer le document complet sur le site web de la CEE-ONU sous la rubrique : WP.30 ⇒ Ad Hoc Groups ⇒ Conceptual & Technical ⇒ Documents, ou sur demande à l'IRU.

6. Si les «*spécifications fonctionnelles générales du système TIR*» proposées et contenues dans l'Annexe au Document 2 devaient être suivies, *des modifications considérables de la Convention TIR* seraient nécessaires, principalement en ce qui concerne le système de garantie, les obligations des titulaires de Carnets TIR, les déclarations et autres échanges d'informations entre les douanes, les titulaires et les Associations garantes. Cela ne correspond pas au mandat donné par le WP.30, dont les mots clés sont «*modifications limitées de la Convention TIR*» et «*compatibilité avec les systèmes existants*».

7. Le système eTIR décrit dans l'Annexe au Document 2 serait totalement *dépendant du système désigné sous les termes de «système international eTIR»*, qui serait une base de données de la garantie centralisée, également utilisée pour les échanges d'informations concernant le transport TIR et, si nous avons bien compris, connecté à l'ITDB. Une fiabilité absolue d'une telle base de données serait la condition sine qua non pour le bon fonctionnement d'environ 3 millions d'opérations de transport routier international par an, y compris l'accomplissement des procédures strictement douanières. Une telle fiabilité n'est en aucun cas assurée, et rien n'est évoqué en ce qui concerne la responsabilité en cas d'erreurs, de fautes ou de dysfonctionnement du système international eTIR. La CEE-ONU peut-elle endosser de telles responsabilités ? Des contraintes légales aussi drastiques et leurs implications financières doivent être clairement identifiées et définies.

8. La réalisation du système international eTIR exigera des *ressources financières considérables*. Rien n'est mentionné sur le financement dans le Document 2. Est-il réaliste de penser que la CEE-ONU peut financer un tel investissement ainsi que les frais de fonctionnement du système ? Les conséquences financières incalculables pour les autorités douanières nationales ainsi que pour l'industrie du transport routier ne sont pas évoquées.

9. Les implications pour les *systèmes nationaux électroniques existants* au sein des Parties Contractantes TIR ne doivent pas être sous-estimées, même si elles ne sont pas évaluées par le Document 2.
10. Des points essentiels exprimés par la majorité des Directeurs Généraux des Douanes dans leurs réponses au *questionnaire* ont été négligés et même contredits dans le Document 2.
11. La *soumission de la déclaration* par le titulaire prévue directement au bureau de douane de départ ou par le biais du système international eTIR soulève des inquiétudes quant aux aspects pratiques et/ou juridiques, particulièrement en ce qui concerne les titulaires étrangers commençant une opération de chargement de retour depuis un pays où ils ne sont pas établis.
12. Le Document 2 sous-entend l'existence d'une *signature électronique* pour l'ensemble des 40.000 opérateurs TIR agréés comme un pré requis, bien qu'aucun consensus international n'existe sur la définition (juridique et technique) et la mise en œuvre pratique de la signature électronique.
13. Le Document 2 tend à prévoir un accès illimité aux informations du système international eTIR pour toutes les autorités. Ce principe est incompatible avec le caractère confidentiel indispensable et non négociable des informations de nature commerciale, économique ou stratégique.

Conclusion :

14. La pérennité du système TIR dépend essentiellement aujourd'hui de l'informatisation des parties du système non encore informatisées. Si le contenu du Document 2 devait être accepté comme base pour l'informatisation de la procédure TIR, l'IRU et ses associations membres sont convaincues qu'*aucune informatisation ne pourrait être réalisée avant de nombreuses années*, constituant dès lors un obstacle à la facilitation du commerce et du transport routier international.
15. Dans son document stratégique "L'informatisation du système TIR à travers un partenariat privé/public" présenté au WP.30 sous le même point de l'ordre du jour (9(b)(ii)), l'IRU et ses associations membres ont démontré que l'informatisation du système TIR, si réellement souhaitée, ne peut être effectuée d'une façon réaliste et financièrement acceptable par tous les partenaires impliqués, que dans le plein respect de l'esprit de la Convention TIR qui demeure le seul système universel de transit actuellement utilisé.
