
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE Informal document WP.30 No. 3 (2011)

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS 26 janvier 2011

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports **FRANÇAIS**

Cent vingt-septième session
Genève, 1–4 février 2011
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail

Rapport de la 12ème réunion du Comité de gestion de la Convention douanière relative aux
conteneurs, 1972

Note transmise par l'Organisation Mondiale des Douanes



Comité de gestion de la
Convention douanière
relative aux conteneurs,
1972

PB0040F1a

12^{ème} Réunion

Bruxelles, le 30 novembre 2010.

RAPPORT DE LA 12^{ÈME} RÉUNION
DU COMITÉ DE GESTION DE LA CONVENTION DOUANIÈRE
RELATIVE AUX CONTENEURS, 1972

(29 - 30 novembre 2010)

1. Le Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, a tenu sa 12^{ème} session à Bruxelles les 29 et 30 novembre 2010 sous la présidence de M. Andy Badrick (Nouvelle-Zélande).
2. Etaient représentées les Parties contractantes ci-après : Arabie Saoudite, Arménie, Australie, Bangladesh, Bulgarie, Canada, Chine, Etats-Unis, Fédération de Russie, Finlande, Indonésie, Kazakhstan, Nouvelle-Zélande et Turquie. Les Membres ci-après étaient en outre représentés par des Observateurs : Belgique, Congo (République démocratique du), Emirats arabes Unis, Egypte, France, Gabon, Haïti, Inde, Malaisie, Norvège, Serbie, Sri Lanka, Thaïlande, Union Européenne (UE) et Vietnam.
3. Les Organisations internationales ci-après étaient représentées par des observateurs :

CONFIAD
Bureau international des containers (B.I.C.)
Organisation internationale de normalisation (ISO)
Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU)
World Shipping Council (WSC)
4. La liste des délégués figure à l'Annexe du présent rapport.

I. OUVERTURE DE LA RÉUNION

5. Mme Susanne Aigner, Directeur adjoint, Direction du contrôle et de la facilitation, ouvre la réunion et souhaite la bienvenue aux délégués et aux observateurs.

6. Elle déclare qu'elle se félicite tout particulièrement de la présence de représentants du secteur privé et d'autres organisations internationales et espère que la réunion sera productive. Le Comité s'est réuni pour la dernière fois en 2008. Aucune réunion n'a été organisée en 2009 vu le manque de ressources du Secrétariat. Toutefois, la Convention stipule que le Comité doit se réunir au moins une fois tous les deux ans, d'où l'obligation de tenir la présente réunion.
7. Elle évoque ensuite le déroulement du Comité de gestion lui-même. Le Comité est informé qu'aucun quorum des Parties contractantes présentes n'est exigé pour que la réunion ait lieu. L'article 6 indique qu'il suffit, pour que le Comité formule ou examine une proposition, que la majorité des présents soient d'accord.
8. Le Directeur adjoint informe ensuite le Comité que les langues de travail de la réunion seront l'anglais et le français mais que, comme à l'accoutumée, le rapport définitif sera également disponible en espagnol et en russe, comme l'exigent les règles de la CEE/ONU.

II. ELECTION DU PRÉSIDENT ET DES VICE-PRÉSIDENTS

9. Mme Susanne Aigner informe les délégués que la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 requiert du Comité qu'il élise un Président et un Vice-Président.
10. Sur proposition du délégué de la Finlande, appuyé par le délégué de l'Indonésie, M. Andy Badrick, Nouvelle-Zélande, est élu à l'unanimité Président du Comité. La réunion se déroulant en une journée, le Comité convient de déroger à l'obligation d'élire un Vice-Président.

III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

11. Le Président remercie le Comité de l'avoir élu et souhaite également la bienvenue à la réunion à tous les délégués et observateurs.
12. Le projet d'ordre du jour figurant dans le doc. PB 0036 est ensuite présenté. Le Comité ne propose ni ajout ni suppression et l'ordre du jour est adopté.

IV. FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DEPUIS LA DERNIÈRE SESSION

13. Le Secrétariat indique que, compte tenu de la suspension des travaux du Comité en 2009, aucun fait nouveau majeur n'est intervenu depuis la dernière session.
14. Toutefois, depuis la dernière réunion de 2008, la Convention compte deux nouvelles Parties contractantes, à savoir, l'Arabie saoudite (23/12/2008) et la Tunisie (11/03/2009), ce qui porte le nombre total de Parties contractantes à 38.
15. Des faits nouveaux intéressants sont également intervenus dans le domaine des questions de technologie liées aux travaux du Comité, au sujet desquelles il sera fait rapport sous le point V de l'ordre du jour, et dans le domaine des travaux de mise à jour du Manuel, sous le point VI.

V. QUESTIONS LIEES A LA TECHNOLOGIE :

- **Assistance du Secrétariat aux Membres en ce qui concerne les questions liées à la technologie.**
 - **Accessoires des conteneurs : traitement douanier accordé aux dispositifs de sécurité électroniques**
16. Le Secrétariat présente ce point en expliquant que les Membres de l'OMD manifestent un vif intérêt à l'égard des questions liées à la technologie, notamment le matériel de scanographie et d'imagerie, les scellements électroniques, les dispositifs de sécurité des conteneurs (DSC) et les technologies de suivi et de repérage.
17. Le Secrétariat ajoute qu'il a travaillé à ces questions avec le Sous-Comité scientifique de l'OMD. À ce jour, un groupe spécialisé a élaboré des Directives relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel de scanographie et d'imagerie qui sont maintenant largement consultées par les Membres. Dans ce contexte, le Secrétariat a déjà dispensé des ateliers régionaux sur le scannage dans quatre des six régions de l'OMD.
18. Un nouveau groupe créé, également sous les auspices du Sous-Comité scientifique, pour étudier les prescriptions techniques des dispositifs de sécurité des conteneurs et des scellements électroniques, ainsi que les techniques de suivi et de repérage, présente un intérêt tout particulier pour le Comité de gestion de la Convention sur les conteneurs.
19. Le Secrétariat indique que ce groupe correspond virtuellement depuis l'été 2010 et qu'il a incorporé des contributions du secteur privé. Il a tenu sa première réunion présentielle le 1er novembre 2010, immédiatement avant le Forum de l'OMD sur les technologies et l'innovation qui s'est tenu au Caire. La réunion du Caire est convenue de produire initialement un aperçu simplifié et des prescriptions pour ce type de technologies et continuera ensuite de travailler virtuellement avec une contribution permanente du secteur privé.
20. Répondant à plusieurs questions posées par les délégués et les observateurs, le Secrétariat précise que le document en cours d'élaboration constituera un aperçu descriptif des typologies des dispositifs de sécurité des conteneurs et des scellements électroniques, et contiendra un récapitulatif des prescriptions que les autorités douanières utilisant ces technologies sont en droit d'attendre d'un fabricant, par exemple le taux de 'probabilité de détection' par ouverture de porte exprimé en pourcentage, la portée minimale des communications, etc.
21. Il est envisagé de présenter une mise à jour en mars 2011 à la réunion conjointe CTP-CLF qui supervise les travaux du Sous-Comité scientifique en cours à ce sujet.

Accessoires des conteneurs : traitement douanier accordé aux dispositifs de sécurité électroniques. Doc PB0037 et PB-INF1

22. Le Secrétariat rappelle qu'à la 9^{ème} réunion du Comité de gestion de novembre 2006, les dispositifs de sécurité des conteneurs ont fait l'objet d'un examen. Il s'agit de dispositifs électroniques installés à l'intérieur d'un conteneur pour détecter et signaler les mouvements de la porte du conteneur. Le Comité a accepté que ces dispositifs soient considérés comme des "accessoires et équipements du conteneur", comme définis dans la Convention relative aux conteneurs.
23. Deux questions demeurent toutefois. La première concerne l'admission temporaire d'envois contenant de tels dispositifs, destinés à être utilisés sur un conteneur, mais acheminés séparément.
24. La seconde question consiste à savoir si d'autres dispositifs analogues pour la sécurité des conteneurs, les scellements par exemple, qu'ils soient électroniques ou mécaniques, peuvent ou non bénéficier du même traitement.
25. Le Secrétariat poursuit en indiquant qu'à la 10^{ème} réunion du Comité de gestion de novembre 2007, les États-Unis ont présenté un document informel concernant cette question et conclu que "si certaines dispositions de la Convention utilisent un libellé contraignant en ce qui concerne l'admission temporaire des conteneurs et de leurs accessoires, d'autres en revanche démontrent que les auteurs du document ont jugé indispensable de compenser le souhait de disposer d'une norme uniforme par la nécessité de préserver le droit de chaque Partie à faire appliquer sa propre législation nationale".
26. Aucune opposition à la position des États-Unis n'a été manifestée lors de la 10^{ème} réunion. Le Secrétariat a conclu à cette réunion qu'une telle flexibilité dans les Conventions de l'OMD est habituelle et, pour ce qui est de la question à l'étude, qu'il n'existe pas de solution applicable à tous les cas. La CE a fourni un exemple de dispositif pour la sécurité des conteneurs qui bénéficie d'un traitement différent selon les conditions dans lesquelles il est temporairement importé/exporté, *exemple figurant dans les paragraphes 11 à 14 du doc. PB0037*. De l'avis du Secrétariat, ces procédures traduisent une approche pratique et simple d'un phénomène qui tend à se généraliser. Les participants à la 10^{ème} réunion ont conclu qu'il serait intéressant de savoir comment les autres administrations traitent ces dispositifs dans les divers scénarios décrits par la CE.
27. La seconde question soulevée concerne les autres dispositifs, électroniques ou non, qui peuvent être utilisés pour contribuer à assurer la sécurité des conteneurs. Ainsi, par exemple, des scellements mécaniques de haute sécurité conformes à la norme ISO 17712 sont utilisés. L'emploi de scellements électroniques et de la technique de la RFID est de plus en plus largement envisagé.
28. Le World Shipping Council (WSC) a fait observer qu'aucune distinction ne doit être opérée entre les plates-formes et les technologies de sécurité des conteneurs s'agissant d'accorder un traitement préférentiel.
29. Passant ensuite aux travaux en cours au sein du sous-groupe du SCS sur les scellements électroniques/DSC, le Secrétariat indique que ce Groupe a pour tâche d'examiner les questions purement techniques, et non pas de procédure.
30. A cet égard, pour l'information des délégués, la société Sandler Travis Advisory Services (STTAS) a élaboré un livre blanc, qui a été soumis à l'OMD et reproduit à des fins d'information sous la dénomination "*PB_INF1_E.pdf*", et qui concerne directement la

question à l'examen. SSTAS est l'une des entreprises du secteur privé qui a participé à la réunion sur les scelllements électroniques / DSC organisée par le SCS au Caire le 1^{er} novembre 2010. L'étude sur le traitement réservé par un certain nombre d'administrations aux scelllements électroniques revêt un intérêt particulier.

31. De l'avis du Secrétariat, on peut raisonnablement conclure que la Convention relative aux conteneurs ne permet pas en soi d'assurer un traitement douanier uniforme des accessoires tels que les scelllements électroniques et les DSC. Il ressort en outre clairement de l'étude réalisée par STTAS que l'on dispose de peu d'informations sur ces dispositifs à l'échelle mondiale. Même si la Convention relative aux conteneurs revêtait un caractère plus contraignant, seules les 38 Parties contractantes seraient tenues par ses prescriptions. Les scelllements électroniques et les DSC sont de plus en plus utilisés dans le monde, et le Secrétariat estime qu'il serait utile de proposer aux Membres une solution qui en faciliterait le traitement douanier.
32. Le Secrétariat indique que, dans les cas comme celui-ci dans lesquels nous souhaitons formuler des recommandations, mais où nous ne pouvons ou ne souhaitons pas légiférer, une recommandation du CCD/de l'OMD offrirait une solution appropriée.
33. Le Secrétariat invite donc le Comité à fournir des orientations concernant la voie à suivre à ce sujet.
34. En conclusion, le Secrétariat indique que si le Comité convenait qu'une recommandation constitue une solution appropriée, il travaillerait d'ici à la prochaine réunion avec un groupe de volontaires à l'élaboration d'un projet de recommandation du CCD, qui serait soumis au CTP en mars 2011. L'objectif serait de définir un régime douanier simplifié pour les scelllements électroniques et les DSC, dont la CE a fourni un exemple.

Synthèse des échanges de vues

35. Les délégués et les observateurs présentent plusieurs observations et questions qui sont résumées ci-après.
36. Si un autre groupe est créé pour envisager l'élaboration d'une Recommandation comme suggéré par le Secrétariat, il conviendra de veiller à ce que des contacts étroits soient établis entre ce nouveau groupe et le Groupe du SCS. La question est posée de savoir si un autre Groupe peut commencer à travailler avant que le Groupe du SCS ait achevé ses propres travaux en définissant clairement les technologies à prendre en compte.
37. Des définitions claires sont indispensables pour le Groupe du SCS. A cet égard, le Secrétariat fait observer que le Groupe du SCS tente de décrire avec précision la gamme de technologies qu'il étudiera, des simples scelllements électroniques passifs aux systèmes de DCS complexes, ainsi que les techniques de suivi et de repérage. En réponse aux demandes de plusieurs délégués quant à savoir si la technologie du GPS sera prise en compte, le Secrétariat indique que cette technique peut être utilisée pour un certain nombre d'applications comme les DSC et les techniques de suivi et de repérage, et qu'elle sera donc normalement prise en considération une fois que le SCS aura défini sa portée. La suggestion d'un délégué d'envisager de définir ces produits sera transmise au Groupe du SCS.
38. Un Observateur souligne qu'une approche globale de ces dispositifs devrait être adoptée à l'égard des aspects liés aux procédures afin d'inclure également les scelllements mécaniques de haute sécurité (ISO 17712).

39. L'UE souligne que les exemples de traitement des DCS cités dans le document PB0039 devront être mis à jour pour tenir compte du Code douanier modernisé de 2008.
40. La réunion convient qu'il serait raisonnable à ce stade de créer un groupe virtuel de Membres intéressés afin de recueillir des informations et de déterminer comment les Membres appliquent, du point de vue procédural, les diverses techniques de sécurité des conteneurs, y compris les scelllements mécaniques de haute sécurité, les scelllements électroniques, les DSC et les techniques de suivi et de repérage.
41. Il est estimé qu'il serait actuellement prématuré d'élaborer une Recommandation, mais que les progrès réalisés devront être présentés au CTP en mars 2011 afin d'obtenir des orientations de la part de ce Comité.
42. Afin de faire progresser la question, le Secrétariat enverra prochainement un courrier à ce sujet à tous les Membres de l'OMD, qu'ils soient ou non Parties contractantes à la Convention sur les conteneurs, comme indiqué au paragraphe 40.

VI. MISE A JOUR DU MANUEL DE LA CONVENTION RELATIVE AUX CONTENEURS, 1972

43. Le Secrétariat rappelle au Comité que le processus actuel de mise à jour du Manuel de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972, a commencé en 2004, lorsque le Comité de gestion l'a chargé, à sa 7^{ème} réunion, de trouver le moyen le plus approprié de mener cette tâche à bien. Depuis lors, de nombreux travaux ont été effectués et les progrès réalisés ont été présentés au Comité, comme indiqué dans la partie 'Rappel de la question' du doc. PB0038.
44. Le Secrétariat rappelle également que le Comité de gestion ne s'est pas réuni en 2009 faute de ressources internes. Toutefois, dans la mesure où une assistance complémentaire est actuellement disponible, pendant l'intersession, le Secrétariat a pu contacter les membres de l'ancien Groupe virtuel, en juillet 2010, pour leur demander de rejoindre à nouveau le groupe. Cette communication aux membres contenait également un récapitulatif de la question et des mesures à prendre afin de les informer des travaux entrepris et des travaux à achever. L'état d'avancement actuel du processus de révision est décrit dans le doc. PB0038.
45. Le Secrétariat poursuit en indiquant que la plupart des membres de l'ancien Groupe virtuel ont rejoint le Groupe actuel. Le World Shipping Council (WSC), le Bureau international des containers (B.I.C), le Service de la douane et de la protection des frontières des Etats-Unis et le Service de la douane et de la protection des frontières de l'Australie ont récemment communiqué des observations et des amendements précieux, qui ont été partagés avec tous les membres du groupe pour connaître leur réaction en retour. Toutefois, ces observations et amendements doivent encore être revus avant d'être inclus dans le projet révisé de Manuel de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972.

46. Le Comité est également informé que les amendements techniques sont presque achevés et seront probablement finalisés à temps pour être présentés à la prochaine réunion du Comité pour approbation. Enfin, le Secrétariat fait savoir qu'il sera nécessaire de préparer également une nouvelle version de la Convention afin de tenir compte des amendements déjà apportés et de préparer aussi une version française.
47. Le Comité de gestion prend acte des travaux entrepris pour mettre à jour le Manuel de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972.

VII. CONVENTION RELATIVE AUX CONTENEURS, 1972 ET NORME ISO 1496

48. Le Secrétariat informe le Comité que, lors de sa 9ème réunion tenue en novembre 2006, l'Observateur du Bureau international des containers (B.I.C.) a informé les participants que la Convention sur la sécurité des conteneurs (CSC) comporte une annexe technique qui énonce des règles pour la sécurité des opérations conteneurisées, règles qui sont en grande partie identiques aux normes ISO relatives à la résistance et aux essais comme indiqué dans la Norme ISO 1496. Cela a amené les autorités à utiliser une procédure commune : si un conteneur s'avère être conçu et construit conformément à la Norme ISO 1496, il bénéficie automatiquement de l'agrément de la CSC. L'Observateur du B.I.C. a suggéré qu'une approche semblable soit envisagée pour l'Annexe 4 de la Convention relative aux conteneurs (Agrément pour le transport sous scellement douanier). Ainsi, si un conteneur de fret a été conçu, construit et testé conformément aux normes ISO pertinentes, il sera automatiquement agréé pour le transport de marchandises sous scellement douanier. La proposition initiale du B.I.C. figure à l'Annexe I du document PB0039.
49. Néanmoins, le Comité n'a pris aucune décision au cours de cette réunion, mais a chargé le Secrétariat d'élaborer un document de travail qui établirait une comparaison entre les dispositions pertinentes de la Convention relative aux conteneurs et celles de la CSC, ainsi qu'une comparaison entre la Norme ISO 1496 et l'Annexe 4 de la Convention relative aux conteneurs. Ce document traiterait également de la question du coût de l'accès à la Norme ISO 1496.
50. Le document PB0029 du Secrétariat reprend les principales dispositions pertinentes de la Convention relative aux conteneurs, de la CSC et de la Norme ISO 1496. S'agissant des éléments communs, l'Annexe II de la CSC équivaut en termes généraux aux dispositions de la Norme ISO 1496, à savoir, les conditions à remplir en matière de sécurité structurelle et d'essai des conteneurs.
51. La question du coût de l'accès aux Normes ISO a déjà été soulevée dans le contexte de la révision du Manuel sur les conteneurs. Dans ce cas, l'OMD a reçu l'autorisation formelle de l'ISO de citer une partie limitée de la Norme ISO pertinente dans le Manuel.
52. A la 10ème réunion du Comité de gestion tenue en novembre 2007, l'Observateur de la CEE/ONU a souligné la nécessité d'aligner les dispositions des Conventions conteneurs et TIR, et il a ajouté que cette question est inscrite à l'ordre du jour des débats du Comité du WP 30 de la CEE/ONU. L'Observateur du World Shipping Council (WSC) a estimé que la Norme ISO 1496 n'est pas pleinement comprise. Une enquête effectuée auprès de ses membres a révélé qu'une plaque d'agrément de la CSC est également conforme à la Convention TIR et, selon son Organisation, un conteneur conforme à la Norme ISO peut bénéficier de l'agrément de la Convention relative aux conteneurs,

notamment suite aux modifications apportées récemment à la sécurité des portes d'extrémité. Le fait de faire référence à la Norme ISO 1496 contribuerait à faciliter les échanges.

53. L'Observateur du B.I.C. a estimé que des précisions complémentaires sont nécessaires. La Convention relative aux conteneurs date de 1972, alors que la Norme ISO 1496 est revue tous les 5 ans au moins, ce qui en fait un instrument plus dynamique.
54. Les participants à la 10ème réunion sont convenus que les échanges de vues avaient été fructueux mais qu'une étude plus approfondie était nécessaire quant à l'applicabilité de la Norme ISO 1496 à la Convention relative aux conteneurs. Le Secrétariat demeurerait en contact étroit avec la CEE/ONU et d'autres parties intéressées entre les sessions afin d'élaborer un document plus détaillé pour la prochaine réunion du Comité de gestion.
55. Le Secrétariat informe le Comité qu'entre les deux sessions, il a procédé à plusieurs échanges de vues avec le B.I.C., l'ISO et la CEE/ONU au sujet des questions soulevées précédemment.
56. Compte tenu de ces échanges de vues, le Secrétariat estime qu'il serait prématuré d'accepter maintenant la recommandation du B.I.C. Il demeure des questions à examiner plus avant, à savoir, les coûts associés à l'accès aux parties détaillées de la Norme, la nature de la Norme et la question de savoir si elle remplit pleinement ou non les exigences de la douane.
57. Lors de la 11ème réunion du Comité de gestion tenue en novembre 2008, la question a fait l'objet d'un échange de vues prolongé. L'Observateur de l'ISO a expliqué en quoi consiste la Norme ISO 1496 et sa procédure d'application. Un consensus général s'est dégagé pour convenir que ces questions devaient encore être réexaminées. Tout alignement sur les Normes ISO doit être analysé pour les Conventions conteneurs et TIR. Toute modification doit être apportée aux deux Conventions simultanément.
58. Le Comité est ensuite convenu que le Secrétariat devrait poursuivre l'examen des points énumérés dans les étapes ultérieures du document PB0033 qui incluait les points suivants:
- l'OMD devrait créer, en participant au WP 30 et à un dialogue continu, une activité conjointe avec la CEE/ONU
 - l'OMD devrait négocier avec l'ISO pour ce qui est des coûts associés à l'accès à la Norme ISO 1496
 - l'OMD / un ou des Membres intéressés de l'OMD devraient se joindre au groupe de travail compétent de l'ISO afin de s'assurer que la Norme 1496 fait l'objet d'un examen approprié et d'obtenir l'assurance qu'elle répond effectivement aux besoins de la douane.
59. Faute de ressources, l'examen de la question n'a cependant pas pu être poursuivi entre les deux sessions.

Synthèse des échanges de vues

60. Le Président demande l'opinion du Comité quant aux étapes ultérieures suggérées par le Secrétariat. Il rappelle également au Comité l'exposé présenté par l'Observateur de l'ISO au sujet de la Norme ISO 1496 qui est pertinente et liée à cette question. Il avait en outre fait état de la pertinence de la D21 et du fait que l'OMD et ses Membres devraient rester pertinents, visionnaires et indispensables à tous les égards.

61. L'Observateur de la CEE/ONU souligne le besoin d'alignement entre l'Annexe 7 de la Convention TIR et l'Annexe 4 de la Convention relative aux conteneurs. Il estime également qu'à son sens, les normes ISO sont de nature plus technique et ne sont pas liées à la sécurité douanière, de sorte qu'il lui semble prématuré de les rendre applicables automatiquement sans vérifier au préalable les aspects liés à la sécurité douanière. Même s'il découle de l'intervention de l'Observateur du WSC que l'examen des aspects sécuritaires est admis, l'Observateur de la CEE/ONU estime néanmoins que cela mérite une analyse plus approfondie.
62. Il est d'avis que, compte tenu du coût des normes ISO, l'autorité nationale compétente pour vérifier la sécurité de véhicules dans le cadre de la Convention TIR n'aura pas nécessairement accès à la norme ISO, de sorte qu'il lui sera difficile de vérifier la conformité de véhicules.
63. L'Observateur de la CEE/ONU indique que les normes ISO sont des documents dynamiques qui sont revus tous les cinq ans. Néanmoins, l'ajout d'une partie de la norme ISO à un instrument légal pourrait entraîner des complications, ce qu'il faut veiller à éviter.
64. L'Observateur de la CEE/ONU répète sa volonté de collaborer avec le Secrétariat de l'OMD sur cette question. Son organisation a également des contraintes en matière de ressources. Il explique en outre que, faute de ressources et de priorités, le WP30 n'a pas eu la possibilité d'examiner la question, mais qu'il se féliciterait de pouvoir s'en charger si besoin est.
65. L'Observateur de l'ISO réitère que la plaque d'agrément de sécurité requise aux termes de la CSC de l'OMI s'applique également à la Convention TIR. Ainsi, il est clair que la Norme ISO 1496 est la base sur laquelle les plus de 18 millions de conteneurs sont utilisés et approuvés tant par la CSC que par la Convention TIR. A cet égard, si l'Annexe 7 de la Convention TIR est identique à l'Annexe 4 de la Convention relative aux conteneurs, cela devrait être suffisant pour la Convention conteneurs. Il poursuit en expliquant que les règles de l'Annexe 4 et les exemples qui la suivent ont tous été examinés, et que toutes les exigences douanières applicables à l'ensemble des plus de 18 millions de conteneurs ont été examinées. Le Comité est informé de la tenue d'une réunion imminente pour revoir la Norme ISO 1496, à laquelle le Secrétariat de l'OMD a été invité à participer.
66. Le Secrétariat de l'OMD répond aux commentaires formulés par l'Observateur de l'ISO et estime que le problème consiste en l'occurrence en un manque de ressources et que rien ne s'est produit depuis la dernière réunion. Une collaboration étroite entre le Secrétariat de l'OMD et la CEE/ONU aiderait à faire à nouveau progresser la situation. Il ajoute en outre qu'il reste la question du coût qui, sur base de l'expérience visant à obtenir l'utilisation de la Norme ISO 6346, ne manquerait pas de devenir un point d'échange de vues majeur lors de nos réunions futures, avec l'ISO en particulier.
67. L'Observateur du B.I.C. approuve les commentaires de l'Observateur de l'ISO. Il poursuit en outre en abordant les préoccupations soulevées par le Secrétariat de l'OMD quant à la question du coût. Le B.I.C. a fourni les contributions nécessaires au groupe compétent réuni actuellement. Le Président de ce groupe de travail est le Président du B.I.C. qui est convenu d'examiner la question de fournir les parties pertinentes de la Norme ISO 1496 aux fins de leur reproduction dans le Manuel sur la Convention relative aux conteneurs. Il garantit également au Comité que le B.I.C. examinera cette question avec l'ISO.
68. Le délégué du Nigeria approuve l'Observateur de l'ISO quant aux règles de l'Annexe 4, et plus particulièrement le fait que les conteneurs ne devraient pas comporter

d'espace caché et que tous les espaces doivent toujours être accessibles pour les visites douanières.

69. L'Observateur de la CEE/ONU réitère qu'après avoir entendu toutes les explications fournies par l'Observateur de l'ISO, la CEE/ONU continue d'avoir des réserves concernant l'intégration de la référence à ISO dans la Convention.
70. Le Secrétariat de l'OMD propose que la CEE/ONU et le Secrétariat de l'OMD examinent les détails et collaborent étroitement sur cette question. Cela fournirait des réponses aux administrations des douanes quant à savoir si cette norme remplit pleinement les exigences de la Convention sur les conteneurs. Avant qu'une étude détaillée soit réalisée, il est difficile de rassurer les Membres.
71. L'Observateur du B.I.C. propose de participer plus activement aux réunions du WP 30 pour veiller à ce que certaines des préoccupations qu'ils ont formulées soient communiquées au groupe de travail qui dépend du CT104 relatif à la Norme ISO 1496. Il explique en outre que les révisions au cours des 5 dernières années se sont principalement focalisées sur les préoccupations de la douane identifiées au cours des 10 dernières années. Il est indéniablement nécessaire de se référer à un document dynamique, auquel toutes les parties ont l'opportunité de contribuer. Le B.I.C. souhaiterait à nouveau proposer de collaborer afin que les révisions futures examinent effectivement les préoccupations qui peuvent être liées à des problèmes existants.
72. En conclusion, il est convenu, en guise d'étapes ultérieures, que le Secrétariat de l'OMD examine les questions reprises au point 11 ci-dessus, en tenant compte des ressources limitées de la CEE/ONU. Le Secrétariat de l'OMD négociera un accès raisonnable à la Norme ISO 1496 et examinera la possibilité que le Secrétariat ou des Membres intéressés se joignent au groupe de travail ISO compétent.

VIII. TRAVAUX EN COURS A L'ISO ET MISE A JOUR

73. M. Lars Kjaer du WSC présente, au nom de l'ISO, un rapport verbal sur les travaux en cours à l'ISO. Son intervention porte entièrement sur les travaux entrepris par le CT104 (Comité technique 104) au sein de l'ISO, car ce comité, explique-t-il, est responsable de toutes les normes ISO ayant trait à la conception, à la fabrication, aux exigences de structure, à la codification, au marquage et à la numérotation des conteneurs. M. Kjaer souligne aussi que le CT104 est également responsable, mais pas exclusivement, des agréments RFID applicables aux conteneurs ainsi que des normes ISO des scellements mécaniques et électroniques. Il précise ensuite que le CT104 publie plus de 50 normes et compte 29 pays participants et 25 pays ayant le statut d'observateur.
74. L'Observateur de l'ISO indique que, depuis la dernière réunion du Comité de gestion, la norme la plus importante que le CT 104 ait publiée est la nouvelle norme ISO sur le scellement mécanique, la Norme ISO 17712, qui a remplacé la PAS (Spécification publiquement disponible) reprise actuellement dans le cadre SAFE. Avec cette nouvelle norme, l'ISO est passée d'une PAS à une norme internationale à part entière. Cette norme a fait l'objet d'une publication le 1^{er} septembre 2010.
75. Pour être certifiés conformes à la nouvelle norme, les fabricants de scellements ainsi que leurs produits doivent répondre non seulement aux exigences existantes, mais également à une nouvelle exigence liée au moyen de preuve d'effraction du scellement ainsi qu'aux exigences et procédures d'essais y afférant. Cette nouvelle exigence entrera en vigueur dix-huit mois après sa publication, c'est-à-dire le 1^{er} mars 2012. Dès lors, à partir

de cette date, les scellements mécaniques qui n'auront pas reçu la certification de conformité aux nouvelles exigences de preuve d'effraction ne pourront plus être commercialisés et utilisés comme scellements répondant aux normes ISO.

76. L'Observateur de l'ISO fait également part d'une disposition « de temporisation » reprise dans la nouvelle norme et qui prendra effet le 1^{er} mars 2012, qui porte sur les composants métalliques des scellements à verrous qui devront présenter un diamètre minimum de 18mm. A partir de cette date, les scellements à verrous qui n'auront pas reçu la certification de conformité à cette exigence ne pourront plus être commercialisés et utilisés en tant que scellements à verrous répondant aux normes ISO.
77. Le CT104 mentionne également une spécification technique qui a été publiée en 2009 pour ce qui avait été appelé un dispositif électronique sur les plaques de licence RFID pour les conteneurs. Ce dispositif réunirait tous les marquages d'identification qui sont actuellement peints sur le côté, la base et le toit du conteneur afin que ces informations puissent être lues de manière électronique plutôt que par des êtres humains. L'Observateur de l'ISO précise qu'il s'agit d'une spécification technique et non d'une norme internationale car les parties concernées du secteur se posent encore bon nombre de questions quant à l'adéquation effective de la technologie choisie, le RFID, et du protocole pour les communications pour tous les scénarios opérationnels dans le cas où les informations d'identification d'un conteneur devraient être lues à distance. Cette spécification technique devra faire l'objet d'essais avant de devenir une norme internationale.
78. Quant aux prochaines réunions du CT104 et de ses sous-comités, l'Observateur de l'ISO fait savoir qu'elles auront lieu à la mi-janvier 2011 à San Diego aux Etats-Unis, et que l'ordre du jour comportera les points suivants: 1) Comment faire en sorte qu'une spécification publiquement disponible pour les dispositifs des envois de fret conteneurisés devienne une norme internationale à part entière; 2) Mettre en œuvre un système de numérotation de scellement unique pour les scellements de fret conteneurisé ; 3) Révision de la norme ISO 6346 et 4) Révision de la norme ISO 1496.
79. Le délégué de la Nouvelle-Zélande souhaite connaître, en vertu des nouvelles normes en vigueur pour les conteneurs, quel sera le délai accordé pour mettre le nombre élevé de conteneurs existants dans le monde en conformité avec la nouvelle norme. L'Observateur de l'ISO répond que le délai sera de 7 à 8 ans, ce qui correspond à la durée de vie d'un conteneur.
80. Le Comité de gestion prend note des travaux en cours à l'ISO.

IX. DIVERS

81. Aucune question n'est soulevée sous ce point de l'ordre du jour.

X. ADOPTION DU PROJET DE RAPPORT

82. Les Parties contractantes adoptent le rapport de la 12ème réunion du Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972.

*
* *