


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports
127^e session

 Genève, 1^{er}-4 février 2011

**Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports sur sa 127^e session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2	3
III. Déclaration liminaire.....	3	3
IV. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour).....	4	3
V. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe 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).....	6–12	4
VII. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») (point 5 de l'ordre du jour).....	13–16	5
A. État de la Convention	13	5
B. Annexe 8 relative au transport routier	14–15	6
C. Convention sur l'harmonisation et liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays.....	16	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).....	17–18	7
IX. Transit ferroviaire (point 7 de l'ordre du jour).....	19	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).....	20–21	7
	A. État de la Convention	20	7
	B. Application des Conventions.....	21	8
XI.	Autres instruments juridiques de la Commission économique pour l'Europe concernant la facilitation du passage des frontières (point 9 de l'ordre du jour)	22	8
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).....	23–46	8
	A. État de la Convention	23	8
	B. Révision de la Convention.....	24–35	8
	1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR	24–26	8
	2. Propositions d'amendements à la Convention	27–35	9
	C. Application de la Convention.....	36–46	10
	1. Systèmes d'EDI pour les données TIR.....	36–37	10
	2. Règlement des demandes de paiement.....	38	11
	3. Manuel TIR.....	39	11
	4. Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique.....	40–41	11
	5. Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement ...	42–43	12
	6. Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie.....	44	12
	7. Autres questions.....	45–46	12
XIII.	Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers (point 11 de l'ordre du jour).....	47	13
XIV.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	48–49	13
	A. Dates de la prochaine session	48	13
	B. Restrictions à la distribution des documents.....	49	13
XV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)	50	13

I. Participation

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 127^e session du 1^{er} au 4 février 2011 à Genève. Y ont participé les représentants des pays suivants: Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovénie, Suède, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation de coopération économique (OCE), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Organisation mondiale des douanes (OMD). Les deux organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Union internationale des transports routiers (IRU), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR).

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

Document: ECE/TRANS/WP.30/253.

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/253 et Add.1).

III. Déclaration liminaire

3. Dans sa déclaration liminaire, M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a invité les délégations à veiller à la bonne mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation au niveau national et à la modifier, en y intégrant de nouvelles dispositions susceptibles de la rendre plus attrayante pour les pays. Elle a fait observer que l'évolution géopolitique récente, notamment la création de l'Union douanière Bélarus-Fédération de Russie-Kazakhstan, appelait la mise au point d'outils de facilitation du transit plus efficaces et, en particulier, la modernisation du régime TIR. Dans ce contexte, elle a indiqué au Groupe de travail que l'étude stratégique TIR avait été parachevée et qu'elle serait bientôt soumise à un examen collégial avant d'être présentée au Groupe de travail. Elle a également fait mention des prochaines sessions du Comité des transports intérieurs (CTI) et de la CEE, prévues respectivement du 1^{er} au 3 mars et du 29 au 31 mars 2011.

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

4. Conformément au Règlement intérieur de la Commission et selon l'usage, le Groupe de travail a élu M. Oleksandr Fedorov (Ukraine) Président et M. Shahin Bagirov (Azerbaïdjan) Vice-Président pour ses sessions de 2011.

V. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a noté que, le 31 janvier 2011, la CEE a organisé un forum sur la sécurité des transports intérieurs. Il a également été informé des résultats de la réunion du Bureau du CTI (29 et 30 novembre 2010) et de celle du Comité exécutif de la CEE (EXCOM, 16 décembre 2010). En particulier, le Comité exécutif a souligné l'importance d'assurer une bonne gouvernance ainsi que la transparence financière du régime TIR, notamment par le biais d'audits réguliers.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2010/1, ECE/TRANS/WP.30/2010/8.

6. Le Groupe de travail a été informé d'un certain nombre d'activités menées récemment par l'OMD. Celle-ci procédait actuellement au premier examen du Cadre de normes visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (SAFE), depuis sa création en 2005. Les principales questions à l'étude portaient, entre autres, sur l'intégration définitive de tous les éléments de données nécessaires à l'établissement de fiches de sécurité des États-Unis d'Amérique (lesdits «10 + 2»), la révision des délais fixés pour la présentation, à l'avance, des données concernant les marchandises à l'exportation et d'autres documents d'orientation sur la reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés (OEA). L'objectif était de mettre la dernière main à une révision des normes SAFE en temps utile pour le Conseil de l'OMD en juin 2011.

7. Le Groupe de travail a noté que le Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 s'était réuni en novembre 2010. Les principales questions abordées ont été le traitement, par les douanes, des dispositifs de sécurité et des scellés électroniques pour conteneurs, la révision du Manuel de la Convention relative aux conteneurs et une proposition du Bureau international des containers visant à aligner l'annexe 4 de la Convention relative aux conteneurs sur la norme 1496 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) concernant les exigences à respecter en matière de sécurité structurelle. Compte tenu de l'existence d'une annexe commune à la Convention relative aux conteneurs et à la Convention TIR, il a été décidé qu'il était indispensable que l'OMD et la CEE agissent de concert.

8. Se fondant sur le document ECE/TRANS/WP.30/2010/8, le Groupe de travail a poursuivi le débat qu'il avait entamé au sujet de l'étude sur les implications des normes SAFE pour la Convention TIR. Il a rappelé ses réflexions antérieures, à savoir que l'intégration des éléments concernant les «renseignements fournis à l'avance par voie électronique» et «la gestion des risques» devait être réalisée dans le cadre du projet eTIR (ECE/TRANS/WP.30/250, par. 5). L'Union européenne a réitéré sa position, à savoir que la mise en œuvre du concept d'OEA devait être assurée dans le cadre de la législation nationale et/ou régionale plutôt que par le biais d'amendements à la Convention TIR.

9. La délégation kirghize a fait remarquer que le document ECE/TRANS/WP.30/2010/8 n'avait été que tardivement disponible dans toutes les langues de travail, ce qui avait empêché son examen par les experts nationaux. Le secrétariat a regretté ce retard et a expliqué que le document avait été officiellement soumis dès septembre 2010, mais qu'en raison de sa longueur et de son caractère technique, les services de conférence de l'ONU n'avaient été en mesure d'en finaliser la traduction qu'en janvier 2011. Compte tenu

de cet état de fait, le Groupe de travail a décidé de revenir sur le document de référence à sa prochaine session. Dans l'intervalle, le secrétariat a été prié de continuer à débattre de la question avec l'OMD et de revenir devant le Groupe de travail avec des propositions communes.

10. Quelques délégations ont fait état des problèmes qu'avaient rencontrés leurs transporteurs à la frontière bulgare à partir du 1^{er} janvier 2011, lors de la présentation électronique des déclarations sommaires d'entrée, du fait que la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU ne fonctionnait pas correctement avec le système informatique intégré des douanes bulgares (BICIS). Le représentant des douanes bulgares a souligné que les problèmes techniques sous-jacents étaient en cours de résolution et que la situation s'améliorait. Le Groupe de travail a demandé à toutes les parties concernées, y compris l'IRU et les douanes bulgares, de trouver une solution dans les meilleurs délais et de rendre compte des progrès réalisés à sa prochaine session.

11. Le Groupe de travail a examiné une résolution de l'Assemblée générale de l'IRU sur le recours excessif au matériel de radiographie pour l'inspection des véhicules routiers commerciaux (document informel n° 1 (2011)). Dans cette résolution, il était mis en évidence que les conducteurs peuvent être de plus en plus exposés à des rayons X et les gouvernements étaient invités à limiter les risques pour la santé que cela représentait. Plusieurs délégations ont rappelé les prescriptions strictes en matière de santé et de sécurité que leur pays observait lors de l'utilisation de matériel de radiographie, en particulier la règle interdisant l'exposition aux rayons X des êtres humains et des animaux vivants. Dans ce contexte, le représentant de l'OMD a invité les délégations à étudier et à appliquer les lignes directrices de l'OMD concernant les contrôles par scanner, où toutes ces questions sont dûment traitées.

12. Le Groupe de travail a pris note des résultats enregistrés par la caravane de transit organisée par l'OCE et l'IRU et noté que le rapport complet sur cet événement serait bientôt transmis à la CEE. L'OCE a fourni au Groupe de travail une vidéo destinée à être publiée sur le site Web de la CEE. L'OCE a également fourni des informations sur d'autres initiatives visant à simplifier les prescriptions applicables en matière de franchissement des frontières dans le domaine des transports routiers et ferroviaires, notamment concernant les visas et le transit douanier. Elle avait publié une carte actualisée faisant clairement apparaître les itinéraires de transit ferroviaire de la région de l'OCE – existants et en cours de construction – reliant les parties orientale et occidentale de l'Asie. Plusieurs exemplaires ont été distribués pendant la session. Les délégations et les organisations internationales ont été invitées à prendre contact avec l'OCE afin d'obtenir, au besoin, des exemplaires supplémentaires de la carte.

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

A. État de la Convention

13. Le Groupe de travail a pris note du fait que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.552.2010.TREATIES-2 en date du 31 août 2010, annonçant l'adoption par le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation d'une nouvelle annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire. Cette nouvelle annexe entrera en vigueur le 30 novembre 2011, à moins que des Parties contractantes ne fassent parvenir des objections au Secrétaire général avant le 31 août 2011.

B. Annexe 8 relative au transport routier

Document: ECE/TRANS/WP.30/2011/1.

14. Le Groupe de travail a été informé des résultats définitifs de l'enquête sur la mise en œuvre de l'annexe 8 au niveau national (ECE/TRANS/WP.30/2011/1). L'enquête a démontré que les Parties contractantes qui avaient répondu étaient bien conscientes des obligations qu'elles avaient contractées au titre de l'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation et avaient commencé à la mettre en œuvre. Les progrès les plus rapides qui ont été observés s'agissant du respect des obligations concernaient celles relatives au transfert des contrôles des postes frontière aux bureaux intérieurs, au traitement des envois urgents et aux besoins en infrastructures des points de passage des frontières. En revanche, les progrès se sont avérés lents dans les domaines relatifs aux procédures de délivrance des visas et au certificat international de pesée de véhicule.

15. Après avoir rappelé qu'il convenait de suivre la mise en œuvre de l'annexe 8 à intervalles réguliers, le Groupe de travail a estimé que ce suivi n'avait pas nécessairement à être effectué moyennant la distribution de questionnaires aux autorités compétentes. D'autres options ont été proposées comme, par exemple, les enquêtes sur le secteur des transports et les rapports nationaux sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'annexe 8. Le secrétariat a été prié d'élaborer des propositions pour la prochaine session du Groupe de travail.

C. Convention sur l'harmonisation et liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays

16. Le Groupe de travail a rappelé le rapport sur les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (ECE/TRANS/210) et mis en exergue l'une de ses recommandations, à savoir que le Groupe de travail devrait envisager d'élaborer éventuellement une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation qui serait consacrée aux procédures de passage des frontières dans les ports maritimes. Le Groupe de travail a noté que les ports étaient des points pivots essentiels pour les chaînes d'approvisionnement modernes – où différents modes de transport sont réunis – et que le champ d'application de la Convention sur l'harmonisation englobait tous les modes de transport, y compris les transports maritimes et la navigation intérieure. Dans le même temps, le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires, dont il faisait partie, s'occupaient des transports intérieurs sans avoir nécessairement de connaissances techniques des transports maritimes. Pour cette raison, le Groupe de travail a estimé qu'avant de prendre toute décision au sujet de l'élaboration d'une nouvelle annexe, il convenait de procéder à des consultations approfondies avec d'autres organisations internationales compétentes, aussi bien publiques que privées, telles que l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO), l'Organisation internationale des ports (IHO), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'IRU, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR), l'OMD, la Commission européenne, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et des experts nationaux. Le secrétariat a été prié de prendre contact avec ces organisations afin de recueillir leur avis et d'organiser éventuellement une réunion de consultation.

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)

Document: ECE/TRANS/WP.30/2010/10.

17. Le Groupe de travail a réexaminé le document ECE/TRANS/WP.30/2010/10, qui renferme le projet final d'un protocole à la Convention de 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée dans les trois langues officielles de la CEE et qui a été établi par le secrétariat. Le représentant de l'UE a informé les participants à la réunion qu'il avait terminé ses consultations internes et qu'il était en mesure d'accepter le texte du Protocole, à condition que la clause dite de retrait, permettant à toute Partie opposée à un amendement de ne pas être liée par lui à son entrée en vigueur (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2010/9), soit réintroduite. Conformément à cette demande, le Groupe de travail a approuvé le texte du projet de Protocole, sous réserve des modifications suivantes:

À la fin de l'article premier, paragraphe 4, ajouter la phrase:

«À défaut, l'amendement entrera en vigueur à l'égard de toutes les Parties, sauf celles qui auront dûment notifié au Secrétaire général leur objection ou qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré qu'elles ne l'acceptaient pas.».

Ajouter un nouveau paragraphe 5, libellé comme suit:

«5. Toute Partie ayant déclaré ne pas avoir d'objection par rapport à l'amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article peut à tout moment par la suite déposer un instrument d'acceptation de cet amendement auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. L'amendement entrera en vigueur pour cet État six (6) mois après la date de dépôt dudit instrument.».

18. Dans un deuxième temps, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de transmettre le projet de Protocole, accompagné d'une lettre d'introduction, aux autorités compétentes des 10 Parties contractantes à la Convention de 1952 pour obtenir leur consentement avant la distribution officielle du Protocole par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

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

19. Le Groupe de travail a noté qu'il n'y avait pas eu de faits nouveaux concernant 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.

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)

A. État des Conventions

20. Le Groupe de travail a pris note du fait que l'état des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) était resté inchangé.

B. Application des Conventions

21. Le Groupe de travail a noté que l'Alliance internationale de tourisme et la Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) travaillaient à l'élaboration d'observations et de meilleures pratiques aux fins de l'application de la Convention de 1956.

XI. Autres instruments juridiques de la Commission économique pour l'Europe concernant la facilitation du passage des frontières (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/2011/2.

22. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2011/2, établi par le secrétariat à sa propre demande et consacré à la question de la notification de l'introduction de la Norme internationale pour les mesures phytosanitaires n° 15 (NIMP 15) dans le cadre des instruments juridiques de la CEE pour la facilitation du passage des frontières, en particulier la Convention européenne de 1960 relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux. Le Groupe de travail a noté que les normes NIMP pouvaient être appliquées en sus et indépendamment de la Convention de 1960, celle-ci ne renfermant de surcroît aucune disposition qui obligerait les Parties contractantes à échanger des informations sur l'introduction de telles mesures. Le Groupe de travail est convenu que cette question devait être traitée dans le cadre de la Convention internationale pour la protection des végétaux, administrée par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).

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)

A. État de la Convention

23. Le Groupe de travail a noté que, depuis sa session précédente, aucun changement n'était intervenu dans l'état de la Convention TIR. Il a également été informé des activités que l'IRU et l'OCE avaient entreprises, en collaboration avec les autorités nationales compétentes, en vue de l'adhésion du Pakistan à la Convention TIR et de la mise en œuvre du régime TIR en Afghanistan.

B. Révision de la Convention

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

Utilisation des nouvelles technologies

24. Le Groupe de travail a noté que, depuis la dix-septième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) en mars 2010, les travaux intersessions sur le projet eTIR s'étaient déroulés via le réseau de points de contact eTIR et par le biais de réunions de travail avec les experts. Ces travaux, en particulier les contributions des douanes néerlandaises et la réunion de travail organisée par les douanes turques à Ankara les 19 et 20 octobre 2010, ont constitué les

informations de référence qui ont servi à l'élaboration de la documentation de la dix-huitième session du GE.1, qui devrait avoir lieu à Genève les 9 et 10 mars 2011. L'ordre du jour provisoire annoté est disponible sur le site Web de la CEE (document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/1). La réunion portera essentiellement sur les dernières mises à jour du chapitre 3, les messages EDIFACT-ONU et XML pour le chapitre 4, ainsi que sur les questions financières liées à la création et à la gestion du système international eTIR.

25. Dans ce contexte, le secrétariat a informé le Groupe de travail de ses activités visant à étudier les incidences financières du projet eTIR, en particulier la coopération avec les détenteurs d'autres systèmes informatiques dans le domaine des douanes pour analyser leurs expériences et entamer une analyse coûts-avantages de la mise en place du projet eTIR. Le secrétariat a fait observer que ces travaux étaient réalisés dans la limite des ressources disponibles et a encouragé toutes les délégations à contribuer à ces activités en fournissant soit des compétences techniques soit un appui financier. La délégation arménienne a suggéré que le secrétariat prenne contact avec des éditeurs de logiciels pour obtenir une estimation préliminaire des coûts du logiciel eTIR fondée sur une description technique générale du projet. Le secrétariat a souligné qu'outre les coûts de logiciels, de matériel et de gestion, d'autres coûts devraient également être estimés.

26. Le Groupe de travail a pris note d'une présentation du secrétariat mettant en avant les systèmes informatiques utilisés dans le cadre de la Convention TIR, tels que des systèmes informatiques des douanes nationaux et régionaux, des systèmes informatiques internationaux gérés par la Commission de contrôle TIRExB et des systèmes informatiques gérés par la chaîne de garantie. Il a noté qu'en dépit du rôle essentiel que jouent ces systèmes dans le bon fonctionnement du régime TIR, ils ne permettront pas à eux seuls de remplacer le système sur papier et que l'informatisation complète passera nécessairement par la mise en place du système eTIR international, qui permettra l'échange de données en toute sécurité entre les douanes, ainsi que la gestion, par les douanes, des données relatives aux garanties.

2. Propositions d'amendements à la Convention

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2010/4/Rev.2, ECE/TRANS/WP.30/2010/12.

27. Le Groupe de travail a poursuivi ses débats sur les alinéas *o*, *p* et *q* du paragraphe 3 de la nouvelle troisième partie proposée pour l'annexe 9 (ECE/TRANS/WP.30/2010/4/Rev.2), relatifs aux prescriptions en matière de vérification applicables aux organisations internationales habilitées. Il a constaté que la divergence des vues exprimées lors de la session précédente (ECE/TRANS/WP.30/252, par. 30 à 34) se maintenait dans l'ensemble.

28. Les délégations de la Géorgie, du Kazakhstan et du Kirghizistan n'ont pas jugé nécessaire d'adopter les dispositions des alinéas *o*, *p* et *q*. Elles ont déclaré qu'elles faisaient entièrement confiance à l'IRU, parce que cette organisation avait depuis longtemps une bonne réputation dans le cadre du régime TIR, qu'elle faisait preuve de transparence et que ses comptes étaient régulièrement vérifiés par les plus grands cabinets d'audit au monde, conformément à la législation suisse.

29. Les délégations de l'Allemagne, du Bélarus, de la Fédération de Russie, des Pays-Bas et de l'Union européenne ont fait remarquer que les dispositions en matière de vérification n'avaient aucun rapport avec la question de la confiance envers l'IRU, mais avaient pour objet de veiller à la transparence et à une bonne gouvernance, et d'établir une base juridique solide qui permettrait aux Parties contractantes de vérifier, le cas échéant, de quelle manière telle ou telle organisation internationale habilitée, qui ne serait pas nécessairement l'IRU, met à profit les droits et les instruments financiers liés à l'habilitation.

30. La délégation de la République islamique d'Iran, bien que favorable à la transparence et à la coopération internationale, a réaffirmé sa réserve quant à l'adoption des alinéas *o*, *p* et *q*, estimant qu'il fallait préalablement examiner en détail les incidences juridiques et financières des nouvelles dispositions visées concernant la vérification.

31. L'IRU a réitéré la proposition qu'elle avait précédemment formulée en faveur de l'adoption de la nouvelle troisième partie de l'annexe 9, après suppression des alinéas *o*, *p* et *q*. Elle a également confirmé de nouveau qu'elle n'était pas opposée aux vérifications puisqu'en vertu de la législation suisse, ses comptes faisaient, de toutes les façons, l'objet d'audits externes, actuellement réalisés par le cabinet PriceWaterhouseCoopers. Enfin, l'IRU a déclaré que des éclaircissements s'imposaient, en particulier sur la question de la confidentialité des résultats des audits et sur ce qu'il convenait de faire dans le cas où des divergences apparaîtraient entre l'audit externe et l'audit réalisé par les services compétents de l'ONU.

32. À titre de compromis envisageable, certaines délégations ont proposé de conserver les alinéas *o* et *q*, et de supprimer l'alinéa *p* dans sa totalité ou, tout du moins, la référence à «d'autres personnes dûment autorisées». Il a également été suggéré de compléter l'alinéa *r* en indiquant un délai pour la conclusion de l'accord écrit.

33. Enfin, le Groupe de travail a insisté sur la nécessité d'avancer sur cette question et a engagé toutes les parties concernées à s'entendre sur une formulation de compromis. Pour commencer, il a été demandé au secrétariat d'établir un document qui contiendrait un résumé analytique des avantages et des inconvénients liés à l'adoption des dispositions en matière de vérification. Les délégations ont été invitées à communiquer au secrétariat leurs avis ou leurs observations au plus tard le 15 mars 2011. L'Arménie ainsi que d'autres délégations ont proposé qu'un petit groupe de rédaction, composé du secrétariat, de l'IRU, de l'UE et de tout autre volontaire, soit constitué et chargé d'élaborer une proposition de compromis, pour examen dès la prochaine session du Groupe de travail.

34. Le Groupe de travail a également examiné des propositions d'amendement de l'annexe 3 de la Convention TIR, soumises par l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.30/2010/12), visant à régler des problèmes d'ordre pratique en ce qui concerne l'utilisation du certificat d'agrément dans le cas où les autorités douanières constatent qu'un véhicule agréé présente un défaut majeur et portent la mention appropriée à la rubrique n° 10 du certificat. L'espace prévu pour la mention étant relativement limité, ce type de défaut n'est pas toujours décrit comme il se doit. De plus, les autorités douanières inscrivent les défauts à la main, dans leur langue nationale. Il arrive ainsi que le transporteur ou les autorités compétentes dans une autre Partie contractante ne soient pas toujours en mesure de lire l'inscription. Afin d'améliorer cette situation, l'Union européenne a proposé d'adopter un système de codage uniforme pour l'inscription des défauts sur le certificat d'agrément.

35. Le WP.30 a appuyé ces propositions dans leur ensemble et a fait remarquer qu'il était peut-être nécessaire de vérifier la liste de codes présentée dans le document ECE/TRANS/WP.30/2010/12 pour des raisons d'intégrité et de cohérence. Les délégations ont été invitées à examiner de près cette liste et à communiquer leurs observations au secrétariat au plus tard le 15 mars 2011.

C. Application de la Convention

1. Systèmes d'EDI pour les données TIR

36. L'IRU a communiqué au Groupe de travail des renseignements sur le fonctionnement du système SafeTIR. Entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2010, l'IRU a reçu 2 712 876 messages SafeTIR dans un délai moyen de quatre jours. Soixante et onze pour cent des messages ont été transmis en temps réel (dans les vingt-quatre heures). Les

administrations douanières des pays suivants ont transmis leurs données en temps réel: Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Estonie, Fédération de Russie, Monténégro, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie et Ukraine. Au cours de la même période, l'IRU a adressé 7 427 demandes de mise en concordance et reçu des réponses à 3 319 d'entre elles (45 %) dans un délai moyen de quarante-deux jours.

37. Le WP.30 a pris note du document informel n° 2 (2011) et d'un exposé de l'IRU qui donnait une vue d'ensemble des progrès concernant l'élaboration, la couverture géographique et les avantages de divers outils informatiques de l'IRU, notamment Real Time SafeTIR (RTS – transmission en temps réel des données SafeTIR) et TIR-EPD, ainsi que de la coopération avec la CNUCED en vue de leur intégration au système ASYCUDA (Automated SYstem for CUstoms DAta). Le Groupe de travail a noté en particulier que le système RTS avait contribué à réduire au minimum les irrégularités constatées et que le système TIR-EPD devait être promu en vue d'étendre sa mise en œuvre.

2. Règlement des demandes de paiement

38. 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^{er} janvier et le 31 décembre 2010, l'IRU a reçu 2 851 notifications préalables et 1 228 notifications (de toutes les Parties contractantes) ainsi que 240 demandes de paiement. Le nombre de demandes de paiement en suspens au 31 décembre 2010 était de 6 586. Au cours de la même période, 101 demandes de paiement avaient été réglées en donnant lieu à un paiement et 339 sans donner lieu à un paiement.

3. Manuel TIR

Document: Manuel TIR 2010¹.

39. Le Groupe de travail a été informé que la version 2010 du Manuel TIR était disponible dans les six langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, tant sous forme électronique qu'en version papier.

4. Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique

40. Les représentants du Bélarus, de la Fédération de Russie et du Kazakhstan ont informé le Groupe de travail des progrès réalisés dans l'élaboration d'un accord trilatéral sur le fonctionnement du régime TIR au sein de l'union douanière. La seule question en suspens était celle de l'applicabilité du régime TIR aux opérations de transport réalisées entre des États membres à l'intérieur du territoire de l'union douanière, par exemple entre un port maritime russe et une destination au Kazakhstan ou entre la frontière Kazakhstan-Chine et une destination dans la Fédération de Russie ou au Bélarus. Le Groupe de travail a fait observer que, dans l'Union européenne, le régime TIR ne pouvait pas s'appliquer à de telles opérations, puisqu'il n'a avait pas de frontières douanières internes.

41. En attendant la finalisation de l'accord susmentionné, afin de faciliter le transit direct, les administrations douanières des trois pays ont remplacé, à compter du 1^{er} janvier 2011, le traitement douanier des carnets TIR aux frontières internes par un enregistrement simplifié. Par suite, dans tous les cas, une seule paire de volets n° 1/n° 2 est requise pour l'opération TIR réalisée à l'intérieur de l'union douanière. L'apurement se fait au moyen de messages EDI. Le Groupe de travail a pris note de cette information et a invité les trois

¹ <http://tir.unece.org>.

délégations à communiquer sans délai au secrétariat des renseignements sur toute modification ultérieurement apportée à l'application du régime TIR dans l'union douanière.

5. Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2010/11; document informel n° 5 (2010).

42. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2010/11 soumis par le Gouvernement turc, contenant une proposition visant à porter de quatre à huit le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination et à modifier en conséquence les dispositions de la Convention TIR. La délégation turque a fait observer que cette proposition se justifiait par l'accroissement des volumes transportés et l'élargissement du champ géographique de la Convention TIR à de nouvelles régions. Selon la Turquie, la solution déjà existante pour augmenter le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination, consistant à utiliser deux carnets TIR consécutivement ou en parallèle, était trop coûteuse pour les transporteurs. Le Groupe de travail a aussi pris note du document informel n° 5 (2010) et d'un exposé de l'IRU, qui appuyaient la proposition susmentionnée et montraient comment on pouvait modifier la présentation du carnet TIR pour intégrer huit bureaux de douane de départ et de destination.

43. Le Groupe de travail a fait des observations provisoires sur la proposition et a invité l'IRU à établir un projet pour la session suivante. Il a cependant souligné qu'une modification de la présentation ne pourrait être apportée qu'une fois approuvée la proposition. Le Groupe de travail a estimé que les arguments présentés par la Turquie et l'IRU n'étaient pas suffisants et les a invités à étayer leur proposition par des données statistiques pertinentes. En définitive, le Groupe de travail a décidé de revenir sur cette question à sa session suivante.

6. Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie

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

44. Le Groupe de travail a pris note des dernières considérations de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) concernant l'invalidation par la chaîne de garantie des carnets TIR délivrés à des titulaires de carnets TIR autorisés. La Commission a réaffirmé sa volonté de coopérer avec la chaîne de garantie, mais a répété que tant qu'il n'existait pas de mécanisme reconnu au plan international, la chaîne de garantie devrait accepter qu'en principe, tous les carnets TIR délivrés par les associations nationales et présentés pour acceptation au bureau de douane de départ avant leur date limite de validité ou le jour même de fin de validité étaient valables. Pour clore l'examen de la question, la Commission a constaté qu'il semblait exister des divergences entre les dispositions juridiques des articles 3, 6 et 9 – qui disposent clairement que les carnets TIR délivrés par les associations nationales sont assortis d'une garantie valable à condition qu'ils soient acceptés par les douanes avant la date limite de validité ou le jour de fin de validité prévu par l'association, et la pratique, où les douanes acceptent de tenir compte des informations diffusées par l'IRU via le système CuteWise sur les carnets TIR invalides et invalidés si ces informations ont été dûment transmises aux autorités douanières et correctement diffusées au niveau national.

7. Autres questions

45. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la présentation du représentant du CLCCR, qui a mis en évidence les différences fondamentales qui existaient, au niveau de la construction, entre un véhicule routier à bâches coulissantes ayant reçu le certificat d'agrément TIR et un véhicule à rideaux coulissants «classique». Le Groupe de travail a souligné que les transporteurs devaient être conscients de ces différences lors de l'achat

(neuf ou d'occasion) de véhicules à bâches coulissantes destinés au transport de marchandises sous scelléments douaniers.

46. Le Groupe de travail a noté qu'en 2010, l'IRU avait distribué 2 822 200 carnets TIR, soit une augmentation de 27 % par rapport aux chiffres de 2009. Une augmentation supplémentaire de 16 % a été enregistrée en janvier 2011. Les statistiques complètes relatives au nombre de carnets TIR distribués en 2010 seront publiées sous la forme d'un document informel à l'intention du Comité de gestion TIR.

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

47. Aucune information n'a été communiquée au Groupe de travail au titre de ce point de l'ordre du jour. Les autorités douanières ont été encouragées à utiliser le «formulaire de rapport sur les fraudes» (FRF) pour échanger avec les autres administrations douanières toute nouvelle tentative de fraude détectée.

XIV. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

A. Dates de la prochaine session

48. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 128^e session du 6 au 10 juin 2011.

B. Restrictions à la distribution des documents

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

XV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

50. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa 127^e session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
