



Conseil économique et social

Distr. générale
15 mars 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

128^e session

Genève, 7-10 juin 2011

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Adoption de l'ordre du jour

Ordre du jour provisoire annoté de la cent vingt-huitième session^{1, 2}

Qui s'ouvrira au Palais des Nations, à Genève, le mardi 7 juin 2011 à 15 heures

I. Ordre du jour provisoire

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail.

¹ Pour des raisons d'économie, aucun document officiel ne sera disponible en salle de réunion. Les représentants sont priés de bien vouloir venir en séance avec leurs exemplaires des documents mentionnés dans le présent ordre du jour. Avant la réunion, les documents manquants peuvent être obtenus directement auprès de la Division des transports de la CEE (télécopie: +41-22-917-0039; courrier électronique: wp.30@unece.org). Les documents peuvent aussi être téléchargés depuis le site Internet de la CEE consacré à la facilitation du passage des frontières (<http://border.unece.org>). Pendant la réunion, les documents peuvent être obtenus auprès de la Section de la distribution des documents (salle C.337 au 3^e étage du Palais des Nations).

² On trouvera sur le site Web de la CEE (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs>) le texte intégral des conventions mentionnées dans le présent ordre du jour, ainsi que les listes complètes des Parties à ces conventions. Les représentants sont priés de remplir le formulaire d'inscription disponible sur le site Internet de la Division des transports de la CEE (<http://www.unece.org/trans/registfr.html>) et de le renvoyer, une semaine au moins avant la session, au secrétariat de la CEE, soit par télécopie (+41-22-917-0039), soit par courrier électronique (wp.30@unece.org). Avant la session, les représentants qui ne sont pas titulaires d'un badge d'accès de longue durée doivent se présenter à la Section de la sécurité et de la sûreté, située à l'entrée Portail de Pregny (14, avenue de la Paix), pour se faire délivrer un badge temporaire. En cas de difficulté, téléphoner au secrétariat de la CEE (poste 75975). Un plan du Palais des Nations et d'autres informations utiles sont disponibles à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/meetings/practical.htm>.

3. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail.
4. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation»):
 - a) État de la Convention;
 - b) Annexe 8 relative au transport routier;
 - c) Convention sur l'harmonisation et liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays.
5. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952.
6. Transit ferroviaire.
7. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956):
 - a) État des conventions;
 - b) Application des conventions.
8. Autres instruments juridiques de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe concernant la facilitation du passage des frontières.
9. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975):
 - a) État de la Convention;
 - b) Révision de la Convention:
 - i) Préparation de la phase III du processus de révision TIR;
 - ii) Propositions d'amendements à la Convention;
 - c) Application de la Convention:
 - i) Systèmes d'EDI pour les données TIR;
 - ii) Règlement des demandes de paiement;
 - iii) Manuel TIR;
 - iv) Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique;
 - v) Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement;
 - vi) Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie;
 - vii) Autres questions.
10. Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers.
11. Questions diverses:
 - a) Dates des prochaines sessions;
 - b) Restrictions à la distribution des documents.
12. Adoption du rapport.

II. Annotations

1. Adoption de l'ordre du jour

Conformément au Règlement intérieur de la Commission, le premier point à examiner est l'adoption de l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.30/255).

Document: ECE/TRANS/WP.30/255.

2. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail

Le Groupe de travail sera informé des résultats des sessions pertinentes du Comité des transports intérieurs (CTI), des organes subsidiaires de celui-ci et d'autres organes et organismes des Nations Unies portant sur des questions qui l'intéressent.

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

Le Groupe de travail souhaitera peut-être être informé des activités récentes, portant sur des questions qui l'intéressent, de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de la Commission européenne (DG TAXUD) et d'autres organisations gouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que des pays.

À sa précédente session, le WP.30 a noté que le Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 s'était réuni en novembre 2010. À cette occasion, il a notamment examiné les questions suivantes: le traitement par les douanes des dispositifs de sécurité des conteneurs et les scellés électroniques, la révision du Manuel de la Convention douanière relative aux conteneurs et une proposition du Bureau international des conteneurs visant à aligner l'annexe 4 de la Convention sur la norme ISO (Organisation internationale de normalisation) 1496 relative aux prescriptions de sécurité à respecter au niveau de la structure. Compte tenu du fait que la Convention douanière relative aux conteneurs et la Convention TIR ont une annexe en commun, il a été décidé qu'il était essentiel que l'OMD et la CEE mènent une action conjointe (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 7). Dans ce contexte, le Groupe de travail sera informé des autres considérations des secrétariats de l'OMD et de la CEE au sujet de la norme ISO 1496.

Le Groupe de travail se souviendra sans doute de l'étude sur les incidences du Cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial (SAFE) sur la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/2010/8) et du fait qu'il avait précédemment estimé que l'inclusion des éléments «communication de renseignements anticipés par voie électronique» et «gestion des risques» devait être réalisée dans le cadre du projet eTIR (ECE/TRANS/WP.30/250, par. 5). À la session précédente, l'Union européenne a rappelé sa position, à savoir que la mise en œuvre du concept de l'opérateur économique agréé (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. La délégation du Kirghizistan a fait observer que le document ECE/TRANS/WP.30/2010/8 n'avait été disponible que tardivement dans toutes les langues de travail, ce qui avait entravé son examen par les experts nationaux. Compte tenu de cet état de fait, le Groupe de travail a décidé de revenir sur ce document essentiel à sa présente session. Dans l'intervalle, il a été demandé au secrétariat d'approfondir la question avec l'OMD et d'en rendre compte ensuite au Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 7 et 8).

Lors de la précédente session du Groupe de travail, quelques délégations avaient fait part des problèmes que leurs transporteurs avaient rencontrés dans la soumission, par la voie électronique, des déclarations sommaires d'entrée aux frontières de la Bulgarie à compter du 1^{er} janvier 2011, problèmes dus au fait que l'outil électronique de prédéclaration TIR de l'Union internationale des transports routiers (IRU) n'était pas parfaitement compatible avec le système d'information intégré des douanes bulgares (BICIS). Le représentant des douanes bulgares a souligné que les problèmes techniques sous-jacents étaient en cours de traitement et que la situation s'améliorait. Le Groupe de travail a exhorté toutes les parties concernées, y compris l'IRU et les douanes bulgares, à trouver une solution dans les meilleurs délais et à rendre compte des progrès accomplis à sa prochaine session. À cet égard, le Groupe de travail souhaitera peut-être être informé de l'état d'avancement de ce dossier.

Document: ECE/TRANS/WP.30/2010/8.

4. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation»)

a) État de la Convention

Le Groupe de travail se souviendra sans doute du fait que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a 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, sauf si des Parties contractantes transmettent des objections au Secrétaire général avant le 31 août de la même année.

b) Annexe 8 relative au transport routier

Lors de sa précédente session, 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 en vertu de l'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation et qu'elles avaient commencé à la mettre en œuvre. Les progrès les plus rapides qui avaient 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 (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 14). 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 en vue de la présente session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 15). Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/WP.30/2011/3, que le Groupe de travail est invité à examiner.

Au titre de ce point de l'ordre du jour, les délégations sont invitées à informer le Groupe de travail des diverses activités qui sont menées au niveau national pour faciliter le transport routier.

Le Groupe de travail sera également informé de l'élaboration du Manuel OSCE/CEE³ sur les bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières.

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2011/1, ECE/TRANS/WP.30/2011/3.

c) Convention sur l'harmonisation et liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays

À sa session précédente, 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 une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation qui serait consacrée aux procédures de passage des frontières applicables 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, il 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 entreprises 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 (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 16). Le Groupe de travail sera informé des activités de suivi menées par le secrétariat.

5. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952

À sa précédente session, le Groupe de travail a examiné de nouveau le document ECE/TRANS/WP.30/2010/10 qui renferme le projet final de Protocole modifiant la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (1952), dans les trois langues officielles de la CEE, établi par le secrétariat. Le représentant de l'Union européenne a indiqué aux participants à la réunion que l'Union avait achevé ses consultations internes et qu'elle 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, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2010/9, soit réinsérée. Pour répondre à cette demande, le Groupe de travail a approuvé le texte du projet de Protocole, sous réserve des amendements susceptibles d'être apportés à l'article 1, paragraphes 4 et 5. Dans

³ Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe et Commission économique pour l'Europe.

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 dix 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 (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 17 et 18). Le Groupe de travail souhaitera peut-être être informé des activités de suivi menées par le secrétariat.

6. Transit ferroviaire

Le Groupe de travail sera informé, le cas échéant, des faits nouveaux concernant la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous couvert de lettres de voiture SMGS (Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer).

7. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956)

a) État des conventions

Le Groupe de travail sera informé de la situation en ce qui concerne le champ d'application des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956), et le nombre de Parties contractantes.

b) Application des conventions

À sa précédente session, le Groupe de travail a pris note du fait que l'Alliance internationale de tourisme et la Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) travaillaient à l'élaboration de commentaires et de bonnes pratiques aux fins de l'application de la Convention de 1956. Il souhaitera sans doute être renseigné par l'AIT/FIA sur toute évolution dans ce domaine.

8. Autres instruments juridiques de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe concernant la facilitation du passage des frontières

Le Groupe de travail souhaitera peut-être débattre de la mise en œuvre 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.

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

9. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)

a) État de la Convention

Le Groupe de travail sera informé, le cas échéant, des changements intervenus dans le statut de la Convention TIR.

b) Révision de la Convention**i) Préparation de la phase III du processus de révision TIR***Utilisation des nouvelles technologies*

Le Groupe de travail sera informé des faits nouveaux intervenus en rapport avec le projet eTIR, en particulier des résultats de la dix-huitième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1). À cet égard, il souhaitera peut-être approuver le rapport de la session, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/6.

En outre, le Groupe de travail souhaitera peut-être approuver le modèle de référence eTIR, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4, et examiner les propositions d'amendements figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/5.

Le Groupe de travail sera informé des documents qui auront été présentés dans le cadre de la dix-huitième session du GE.1, ainsi que des exposés prononcés à cette occasion, concernant les aspects financiers de la mise en œuvre du régime international eTIR. Le Groupe de travail souhaitera peut-être charger le GE.1 et le secrétariat de poursuivre leur étude de systèmes informatiques connexes, notamment les systèmes NSTI (Nouveau système de transit informatisé de l'Union européenne), CEN (Réseau douanier de lutte contre la fraude) de l'OMD, ASYCUDA (Automated SYstem for CUsToms Data), le projet GNC (Globally Networked Customs), ainsi que les systèmes SafeTIR et TIR-EPD de l'IRU, afin de parvenir à une estimation plus précise des coûts que pourrait représenter le futur régime international eTIR. Le Groupe de travail souhaitera peut-être aussi encourager toutes les délégations à contribuer à ces activités, soit en fournissant des compétences techniques, soit en apportant un soutien financier.

Le Groupe de travail se souviendra sans doute aussi de débats qu'il a précédemment tenus sur la question de l'élaboration de dispositions juridiques visant l'introduction du régime eTIR, notamment l'option à choisir, c'est-à-dire soit modifier la Convention en vigueur en y ajoutant des dispositions permettant l'échange de données informatisées (EDI) parallèlement à l'utilisation du carnet TIR sur support papier, ou progressivement en remplacement de celui-ci, soit établir une convention «eTIR» entièrement nouvelle, qui serait fondée sur l'échange de données informatisé. Le Groupe de travail a constaté que ces deux options présentaient chacune des avantages et des inconvénients et il n'a pas été en mesure d'aboutir à un consensus. Toutefois, il est convenu que, quelle que soit l'option qui serait retenue, l'introduction d'un système informatisé devrait être menée progressivement après une analyse coûts-avantages, tenir compte des différentes contraintes à l'échelle nationale, ainsi que des directives approuvées par le Comité de gestion de la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/85, par. 38) et ne pas entraver la facilitation des transports et du commerce. Le système fondé sur des supports papier utilisé actuellement continuera d'exister parallèlement à une procédure informatisée (ECE/TRANS/WP.30/252, par. 27 et 28). Dans l'attente de la décision du Groupe de travail, le secrétariat a également fait remarquer que la rédaction de dispositions juridiques était une tâche complexe et a remercié les délégations qui avaient proposé d'y participer, par exemple en constituant un petit groupe de rédaction (ECE/TRANS/WP.30/252, par. 29). Le Groupe de travail souhaitera peut-être reprendre l'examen de cette question à sa présente session.

Documents: ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/6; ECE/TRANS/WP.30/2011/4, ECE/TRANS/WP.30/2011/5.

ii) Propositions d'amendements à la Convention*Ajout d'une troisième partie à l'annexe 9*

Le Groupe de travail souhaitera peut-être rappeler qu'à sa session précédente, il avait examiné les propositions d'amendements visant à ajouter dans l'annexe 9 de la Convention une troisième partie portant sur l'habilitation d'une organisation internationale (ECE/TRANS/WP.30/2010/4/Rev.2), lequel examen était axé sur l'introduction de nouvelles prescriptions en matière de vérification, telles qu'elles figurent aux alinéas *o*, *p* et *q*. 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:

a) 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;

b) 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;

c) 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 relatives à la vérification;

d) L'IRU a rappelé qu'elle avait précédemment proposé d'adopter la troisième partie de l'annexe 9 après avoir supprimé les alinéas *o*, *p* et *q*. Elle a également confirmé de nouveau qu'elle ne s'opposait pas aux vérifications puisqu'en vertu du droit suisse, ses comptes étaient de toutes les façons soumis à des audits externes, actuellement réalisés par PriceWaterhouseCoopers. Enfin, l'IRU a fait savoir que des éclaircissements étaient nécessaires sur la question de la confidentialité des résultats des vérifications 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.

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 de l'ONU». Il a également été suggéré de compléter l'alinéa *r* en indiquant un délai pour la conclusion de l'accord écrit.

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 de 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 (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 27 à 33). Dans ce contexte, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le document ECE/TRANS/WP.30/2011/6 établi par le secrétariat.

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2010/4/Rev.2, ECE/TRANS/WP.30/2011/6.

Propositions d'amendements à l'annexe 3

À la session précédente, le Groupe de travail a examiné des propositions d'amendements de l'annexe 3 de la Convention TIR, présentées 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 ces annotations relatives aux 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. Le Groupe de travail 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 étudier cette liste de près et à communiquer leurs observations au secrétariat au plus tard le 15 mars 2011 (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 34 et 35). À partir des contributions reçues, le secrétariat a publié le document ECE/TRANS/WP.30/2011/7, que le Groupe de travail est invité à examiner.

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2010/12; ECE/TRANS/WP.30/2011/7.

c) Application de la Convention

i) Systèmes d'EDI pour les données TIR

Le Groupe de travail sera informé par l'IRU des données statistiques les plus récentes sur la manière dont les Parties contractantes mettent en œuvre le système de contrôle SafeTIR.

Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail souhaitera peut-être aussi être informé du fonctionnement de divers systèmes nationaux et internationaux d'EDI pour les données TIR.

ii) Règlement des demandes de paiement

Le Groupe de travail souhaitera sans doute être informé par les autorités douanières et par l'IRU de la situation actuelle en ce qui concerne le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales.

iii) Manuel TIR

La version 2010 du Manuel TIR a été publiée sur le site Web de la Convention TIR en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe.

Document: Manuel TIR 2010⁴.

iv) Application de la Convention TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique

À la session précédente, 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

⁴ <http://tir.unece.org>.

d'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 peut pas s'appliquer à de telles opérations, parce qu'il n'y a pas de frontières douanières internes (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 40).

À cet égard, le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que la CEE a reçu une communication émanant du Secrétaire exécutif de la Commission de l'Union douanière, qui faisait remarquer que la question restée en suspens susmentionnée continuait jusqu'à présent de diviser les États membres. S'agissant des dispositions de l'article 2 de la Convention TIR, il a invité les instances TIR officielles au niveau international à donner leur avis sur la question de savoir si le régime TIR peut s'appliquer aux transports réalisés entre deux bureaux de douanes d'États membres de l'Union douanière, sans que le territoire de pays tiers ne soit traversé, et à la condition que l'Union douanière constitue un territoire douanier unique, où aucun contrôle douanier n'est effectué aux frontières internes. La réponse à cette question semble dépendre de l'interprétation que l'on donne des prescriptions de l'article 2, qui dispose que le régime TIR s'applique aux transports de marchandises traversant une ou plusieurs frontières, sans préciser si le terme «frontière» renvoie aux frontières douanières ou aux frontières étatiques.

À sa session précédente, le Groupe de travail a également été informé que pour faciliter le transit direct, dans l'attente de la finalisation de l'accord trilatéral, les administrations douanières des trois pays avaient remplacé, à compter du 1^{er} janvier 2011, le traitement douanier des carnets TIR aux frontières internes par un enregistrement simplifié. En conséquence, dans tous les cas, une seule paire de volets n^o 1/n^o 2 est requise pour l'opération TIR qui se déroule à l'intérieur de l'union douanière. Le Groupe de travail a pris note de cette information et invité les trois délégations à fournir sans attendre au secrétariat des renseignements sur tout autre changement intervenu dans la mise en œuvre du régime TIR au sein de l'union douanière (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 41). Dans ce contexte, le Groupe de travail souhaitera peut-être être informé de tout problème pratique qu'auraient rencontré des transporteurs ou des associations TIR nationales en rapport avec ces procédures.

v) Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

À sa précédente session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2010/11, communiqué 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 connexes de la Convention TIR. La délégation de la Turquie a fait observer que cette proposition était justifiée 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^o 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.

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 invitées à étayer leur proposition par des données statistiques pertinentes. Il a finalement décidé de reprendre l'examen de cette question à la présente session (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 42 et 43).

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

vi) Carnets TIR invalidés par la chaîne de garantie

Le Groupe de travail, à sa session précédente, 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 bien diffusées au niveau national (ECE/TRANS/WP.30/254, par. 44). À cet égard, le Groupe de travail sera informé, le cas échéant, des nouvelles considérations de la TIRExB.

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

vii) Autres questions

Le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner tous les autres problèmes et difficultés rencontrés par les autorités douanières, les associations nationales, les assureurs internationaux ou l'IRU dans l'application de la Convention.

10. Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers

Comme par le passé, le Groupe de travail souhaitera peut-être procéder, sur une base restreinte, à un échange de vues sur tous dispositifs ou systèmes spéciaux destinés à une utilisation frauduleuse du régime TIR. À ses précédentes sessions, le Groupe de travail avait invité toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 ainsi que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) à lui communiquer tous renseignements utiles sur de tels cas, afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires, relevant de sa compétence et de son mandat, et empêcher qu'ils se reproduisent (TRANS/WP.30/127, par. 55 à 57).

11. Questions diverses

a) Dates des prochaines sessions

Le Groupe de travail souhaitera peut-être arrêter les dates de ses prochaines sessions. Le secrétariat a déjà pris des dispositions pour que la cent vingt-neuvième session ait lieu pendant la semaine du 3 au 7 octobre 2011.

b) Restrictions à la distribution des documents

Le Groupe de travail devrait décider s'il y a lieu d'appliquer des restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de sa présente session.

12. Adoption du rapport

Conformément à l'usage, le Groupe de travail adoptera le rapport sur sa cent vingt-huitième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Étant donné les restrictions financières qui s'appliquent actuellement aux services de traduction, il est possible que certaines parties du rapport final ne soient pas disponibles pour adoption dans toutes les langues de travail pendant la session.
