



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2006/9
2 mai 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS,
FRANÇAIS ET RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports
Cent treizième session
Genève, 30 mai-2 juin 2006
Point 9 b) ii) de l'ordre du jour

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Révision de la Convention

Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Note de l'Union Internationale des Transports Routiers(IRU)*

I. HISTORIQUE

1. Lors de la dernière session du Groupe d'Experts informel à Bratislava (7 et 8 mars), l'IRU et ses Associations membres ont présenté, sur demande du WP.30, leur proposition détaillée pour informatiser la procédure TIR au travers d'un partenariat public/privé, basé sur le Document Informel No. 3 (2006) présenté durant la cent douzième session du WP.30.

2. Les sujets de discussion du Groupe d'Experts avaient été drastiquement restreints par la décision préalable du WP.30 d'exclure tout aspect « non technique ». Par exemple, le Groupe d'Experts n'était pas autorisé à discuter des aspects formels et légaux ou des contraintes financières liées au projet, ou de tout autre aspect de nature non technique, même si tous ces aspects revêtent une importance capitale dans la mise en oeuvre des propositions « techniques ».

* Le secrétariat reproduit le document ci-après tel qu'il a été reçu.

L'impossibilité de discuter de tous ces aspects a malheureusement conduit les représentants des douanes des neuf Parties Contractantes présentes à la réunion à conclure que la proposition présentée par l'IRU et ses associations membres était similaire à la proposition eTIR du Secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/2006/8 du 23 mars 2006). L'IRU et ses associations membres assurent que cette conclusion est erronée.

3. Par conséquent, l'IRU et ses associations membres considèrent qu'il est impératif que les différences fondamentales entre les deux approches soient débattues au WP.30, sans restreindre les aspects discutés. L'objectif du présent document est de faciliter ce débat en clarifiant les principales différences entre les deux approches.

II. DIFFÉRENCES ENTRE LES 2 APPROCHES

A. Echange de l'information

4. Une différence majeure entre les deux approches réside dans le fait que la proposition de l'IRU et ses associations membres permet l'échange sécurisé et direct des données entre les Parties Contractantes. Le WP.30 se souviendra que cette exigence avait été formulée par une large majorité des Directeurs Généraux des douanes en réponse au questionnaire du Secrétariat sur le développement d'un système TIR informatisé. De l'autre côté la proposition du Secrétariat requiert que toutes les données échangées soient ouvertes, lues, sujettes à des rapports, et gérées par une entité supranationale non définie. Le Secrétariat fonde sa proposition sur l'affirmation qu'un échange direct des données n'est « ni faisable, ni exécutoire », en contradiction avec les exigences des Directeurs Généraux. Cette affirmation a été clairement contredite par la présentation faite par l'IRU et ses associations membres à Bratislava. Par analogie, l'échange des données au travers d'un intermédiaire pourrait être comparée à un système de courrier international qui supposerait que toutes les lettres soient ouvertes, lues, sujettes à des rapports, et gérées par une entité supranationale non définie, qui n'apporterait qu'une photocopie de la lettre à son destinataire. L'IRU et ses associations membres préféreraient bien entendu un système qui livre les lettres non ouvertes au destinataire.

5. Avec la proposition de l'IRU et ses associations membres, les autorités douanières peuvent communiquer directement en utilisant une voie de transmission de données commune, appelé BUS (terme informatique) des douanes, qui permet de transmettre des données cryptées directement à une liste de destinataires préalablement définis, qui peuvent ensuite décrypter les données et les traiter dans leurs propres systèmes s'ils le souhaitent.

6. Le BUS des douanes permet également aux personnes autorisées de soumettre ou de recevoir des données par le biais de services Web. Par exemple, les Titulaires de carnets TIR pourraient soumettre leurs déclarations TIR par le biais d'un Service Web Déclarations qui transmettrait les données au travers du BUS des douanes directement aux autorités douanières sélectionnées par le Titulaire. Les douanes, si elles le souhaitent, pourraient utiliser ce même BUS des douanes pour échanger des données avec d'autres autorités douanières et pourraient accéder aux données de la garantie TIR directement et en ligne. De plus, les autorités douanières qui le souhaitent pourraient transmettre leurs données à une base de données centrale, qui contiendrait une copie de toutes les données échangées.

7. Avec le système proposé par le Secrétariat, le routage de toutes les données au travers de la base de données centrale est obligatoire. L'accès ainsi que la gestion de la base de données

centrale eTIR seraient contrôlées par une entité supranationale, pour le moment non définie. Ce nouvel acteur aurait la responsabilité « d'abriter », de faire fonctionner et de gérer la base de données centrale eTIR. Cependant ce nouvel acteur n'assumerait aucune responsabilité en ce qui concerne l'exactitude des données ou la fiabilité de la base de données. Qui, de fait, gèrerait et maintiendrait cette base de données ? L'IRU et ses associations membres doutent fortement que l'ONU ou une Partie Contractante soit disposée à investir les ressources considérables requises pour assumer cette responsabilité.

B. Accès au statut de la garantie

8. Le BUS des douanes décrit au paragraphe 4 ci-dessus permet également aux autorités douanières d'utiliser leurs systèmes nationaux pour accéder aux données contenues dans les systèmes des partenaires autorisés au travers de Services WEB. Par exemple, tout bureau de Douane serait à même de contrôler la validité d'une garantie en consultant la base de données du garant directement depuis son propre système interne. Ce faisant, les douanes accèderaient à des informations à jour sur la garantie avec l'assurance que le garant est pleinement responsable de l'exactitude des données. De nombreuses Parties Contractantes utilisent déjà cette facilité dans leurs tâches quotidiennes : aujourd'hui 53 d'entre elles consultent CUTE-Wise pour des requêtes individuelles (690'000 requêtes individuelles effectuées en 2005). Certaines Parties Contractantes ont même intégré l'interrogation de la base de données de CUTE-Wise directement depuis leurs propres systèmes au travers d'Internet en utilisant un corridor d'échange de données spécifique et sécurisé, dans le but de valider le statut d'un carnet TIR ainsi que les données associées. Ces contrôles directs d'ordinateurs à ordinateurs permettront aux autorités douanières de vérifier en ligne, annuellement, plus de 800'000 carnets TIR dès mi-2006. Ce système sera étendu dans un avenir proche à toutes les administrations douanières nationales qui souhaiteront utiliser cette facilité.

9. Les facilités mentionnées ci-dessus permettraient également aux douanes de contrôler en ligne le statut d'un Titulaire au travers du ITDB si elles le souhaitent.

10. La proposition présentée par l'IRU et ses associations membres est développée sur la base de systèmes informatisés qui existent déjà. Par exemple, la validation de données de garantie d'ordinateurs à ordinateurs existe aujourd'hui, SANS DÉNI DE RESPONSABILITÉ de la part de l'IRU concernant la fiabilité ou l'exactitude des données. Le Secrétariat propose de dupliquer cette capacité comme première étape du projet eTIR, et, si le ITDB sert de modèle, cette capacité INCLURAIT très probablement des DÉNIS DE RESPONSABILITÉ suite à la demande du bureau des affaires juridiques de l'ONU. En tout état de cause la proposition du Secrétariat résulterait en une duplication inutile du développement ainsi que de la maintenance d'un système déjà existant. En admettant de laisser de côté le problème fondamental du déni de responsabilité, où se situe la valeur ajoutée du projet, s'il ne vise qu'à dupliquer ce qui existe déjà aujourd'hui?

11. De plus, la proposition du Secrétariat impliquerait que les autorités douanières cesseraient d'avoir l'accès direct à la garantie comme c'est le cas aujourd'hui avec CUTE-Wise. En effet, les données de la garantie ne seraient accessibles aux douanes que lorsque l'outil de transmission des données serait entièrement mis en place. Etant donné que le développement de ce dernier n'est prévu que dans une seconde étape du eTIR, cela aurait pour conséquence de

priver les autorités douanières de l'accès aux données sur les garanties pendant de nombreuses années à venir.

C. La déclaration

12. L'informatisation de l'introduction des données de Transit TIR est quasiment prête aujourd'hui grâce à la participation de l'IRU au développement de la dénommée « déclaration NCTS-TIR » de la Communauté européenne. Cela signifie que l'ensemble des éléments inscrits dans le manifeste de marchandises du carnet TIR peut être fourni de manière électronique au bureau de Douane de départ par le Titulaire. A l'opposé, et si les propositions du Secrétariat ont été bien comprises, le développement équivalent dans eTIR n'est prévu qu'après l'étape 2. Ceci implique que le carnet TIR version papier continuerait à être requis pendant des années après l'implantation du projet eTIR.

D. Justification des propositions

13. La proposition de l'IRU et ses associations membres est tangible en ce sens qu'elle est réaliste et réalisable. De plus elle est conçue dans le respect des exigences spécifiques exprimées par les Directeurs Généraux des douanes et listées dans le Modèle de Référence. A l'opposé, le Secrétariat justifie sa proposition, à ce jour seulement oralement, par des exigences infondées et par des éléments que l'on peut considérer hors propos (duplication de la gestion de la garantie, par exemple). Si les exigences spécifiques telles que définies par le Modèle de Référence sont incorrectes ou ne doivent pas être prises en considération comme le laisse entendre la proposition du Secrétariat, c'est au WP.30 d'en statuer avant d'analyser la pertinence d'un quelconque « système » ou de quelconques « étapes ».

III. CONCLUSION ET PROPOSITION DE DÉCISION

14. Le modèle d'informatisation de la procédure TIR tel que proposé par l'IRU et ses associations membres est développé sur le concept établi de longue date de partenariat public/privé qui a permis à la Convention TIR de fonctionner avec succès depuis sa création. Il est donc naturel et logique que ce concept continue à s'appliquer à l'informatisation de la procédure TIR.

15. L'approche proposée par l'IRU et ses associations est techniquement faisable et sûre. Principalement, elle permettra aux autorités douanières de transmettre les données de transit TIR directement entre elles, et ainsi d'être conforme à l'exigence claire formulée par les Directeurs Généraux des douanes.

16. L'approche proposée par l'IRU et ses associations est réaliste et réalisable puisqu'elle est basée sur des systèmes existants, testés et éprouvés, déjà en fonction à la satisfaction de tous les partenaires impliqués, et qui ont été développés afin de satisfaire les besoins de ces partenaires.

17. En évitant de dupliquer et/ou de remplacer les systèmes fonctionnels existants, cette approche est plus pertinente en termes de coûts pour tous les partenaires impliqués puisqu'elle évitera les investissements colossaux (en termes humains et financiers) requis pour le développement et la maintenance de la base de données centrale eTIR proposée par le Secrétariat.

18. Cette approche permettra d'atteindre l'objectif d'informatisation de la procédure TIR plus rapidement et permettra des économies substantielles pour le bénéfice de tous les partenaires.
19. L'approche proposée par le Secrétariat, à supposer qu'elle se réalise un jour, impliquerait certainement des retards dans la réalisation de l'objectif d'informatiser la procédure TIR. Elle ne répondrait pas à l'une des exigences majeures formulées par les Parties Contractantes. Et tout aussi important elle induirait l'engagement des Parties Contractantes à financer le développement, la gestion et la maintenance de la base de données centrale eTIR sans aucune indication des ressources humaines et financières nécessaires.
20. L'IRU et ses associations membres en appellent donc aux Parties Contractantes du WP.30 pour qu'elles décident de l'approche à suivre et qu'elles donnent mandat en conséquence au Groupe d'Experts et au Secrétariat.
21. En considérant l'approche à suivre, les Parties Contractantes du WP.30 sont invitées à prendre en compte les objectifs suivants :
- (a) Elles devraient favoriser l'approche qui est la plus à même d'être réalisée et d'atteindre les objectifs techniques et politiques d'un système TIR informatisé;
 - (b) Elles devraient favoriser l'approche la plus économique et qui intègre autant que possible les systèmes existants qui ont été développés par l'ensemble des partenaires;
 - (c) Elles devraient favoriser l'approche la plus cohérente par rapport aux principes fondamentaux de la Convention TIR et qui n'implique pas une révision en profondeur de la Convention; et,
 - (d) Elles devraient favoriser l'approche la plus à même de permettre au système TIR de perpétuer et d'augmenter son inestimable contribution au commerce international et en particulier Est-Ouest et Nord-Sud.
22. L'IRU et ses associations membres pressent les Parties Contractantes du WP.30 de décider en faveur de l'approche partenariat public/privé qui, à leur avis, est la seule à même de réaliser les objectifs décrits dans le paragraphe 11 ci-dessus. Si le WP.30 décide de ne pas favoriser l'approche partenariat public/privé, alors la responsabilité finale pour la non réalisation de ces objectifs incombera entièrement aux Parties Contractantes et non à l'IRU et ses associations membres.
