



**Conseil Economique et  
Social**

Distr.  
RESTREINTE

ECE/TRANS/WP.30/2006/  
Document de séance No. 3  
9 janvier 2006

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS, FRANÇAIS ET  
RUSSE

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail sur les problèmes douaniers intéressant les transports

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

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

Révision de la Convention

Préparation de la Phase III du processus de Révision de la Convention TIR

INFORMATISATION DU SYSTEME TIR GRACE A UN PARTENARIAT ENTRE  
SECTEURS PRIVE ET PUBLIC

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

**INTRODUCTION**

1. Lors des dernières sessions du WP.30 et du Groupe spécial informel d'Experts sur les aspects Théoriques et Pratiques de l'informatisation de la procédure TIR, l'IRU et ses Associations membres ont exprimé leur vive préoccupation concernant l'absence de progrès dans le projet eTIR et la direction irréaliste prise par ce projet. Dans le document parallèle pour le WP.30 (qui sera également examiné sous le même point 9 (b) (ii) de l'ordre du jour), l'IRU et ses Associations membres expriment leur crainte qu'AUCUNE INFORMATISATION DU

SYSTÈME TIR N'INTERVIENDRA AVANT DE NOMBREUSES ANNÉES si l'orientation donnée au projet eTIR n'est pas réexaminée.

2. L'IRU et ses Associations membres sont d'avis que le succès du Système TIR, et son importance tant pour les contrôles par les pouvoirs publics que pour les échanges commerciaux et le transport, dépend, outre la poursuite de son expansion géographique d'un remplacement progressif (étapes par étapes) du système basé sur le support papier par un système informatisé.

3. Cette opinion est partagée par les auteurs du Rapport d'évaluation externe sur «THE STATE OF THE UNECE» (ce document existe uniquement en anglais) publié en juin 2005 (cf. extrait en bas de page)<sup>1</sup>.

4. L'IRU et ses Associations membres sont résolues à poursuivre d'une manière constructive leur contribution à la réalisation d'un Système TIR informatisé, en présentant la proposition suivante.

#### **POURQUOI UN PARTENARIAT ENTRE SECTEURS PUBLIC ET PRIVE POUR LE eTIR ?**

5. Depuis plus de 55 ans, le Système TIR a fait ses preuves comme un outil de facilitation public/privé. La collaboration entre pouvoirs publics et organisations privées a apporté de nombreux et réels avantages tant pour le secteur public (les Autorités douanières des Parties contractantes) que pour le secteur privé (commerce et entreprises de transport).

6. Ce partenariat rassemble les forces de chacun des secteurs (public et privé), permettant ainsi à tous les partenaires concernés de jouer leur rôle et de remplir leurs obligations. Grâce à ce partenariat, les obstacles financiers, juridiques, techniques et politiques affectant le développement réussi de la Convention et du système TIR peuvent être identifiés et éliminés de façon harmonisée.

---

<sup>1</sup> *“TIR is a good example of UNECE's influence on global trade facilitation. Nearly twenty-five years after its revision in 1975, the TIR Convention has proved to be one of the most effective international instruments prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Everyone who has ever travelled on European roads will recognize the familiar blue and white TIR plate borne by thousands of lorries and semi-trailers using the TIR Customs transit system. For the driver, the transport operator and the shipper, this plate stands for fast and efficient international transportation by road. TIR is a good example of UNECE's influence on global trade facilitation. Member States maintain that the TIR Convention must be further expanded to include territories outside the UNECE region. The TIR Convention also needs to have at least some of its procedures computerized.” (source: THE STATE OF THE UNECE External evaluation report, June 30, 2005, Pekka Haavisto, Karl Th. Paschke, Johannah Bernstein, Tapio Wallenius, section 7.2, pp 40-41).*

## **ÉLÉMENTS DU PARTENARIAT POUR ASSURER LE SUCCES DE L'INFORMATISATION DE LA PROCEDURE TIR**

7. Ce partenariat est fondé sur un consensus (dans le cadre de la CEE-ONU) entre les Parties contractantes, en coopération avec les organisations privées de transport routier. Ce consensus doit être obtenu par des procédures, des outils et des normes réalistes, sécurisés et harmonisés permettant des échanges de données électroniques plus rapides, efficaces et précis.

8. Les objectifs suivants doivent être poursuivis :

- La déclaration papier dans le Carnet TIR utilisée actuellement va devenir un ensemble de données transmises électroniquement aux Douanes : la déclaration TIR électronique ;
- Le Carnet TIR actuel en tant que document de garantie prendra demain la forme d'une garantie électronique transmise par voie sécurisée ;
- Les contrôles manuels effectués par l'Association émettrice au retour d'un Carnet TIR papier utilisé après la fin du transport TIR, seront remplacés par un mécanisme de contrôle automatique et systématique ;
- Les éléments figurant sur le Carnet TIR papier seront remplacés par des ensembles de données standardisés, prêts à être échangés entre l'opérateur de transport, les organisations concernées et les Douanes ;
- L'autorisation d'accès à la procédure TIR sera automatiquement contrôlée grâce au système électronique mis en place. La suspension ou la révocation de l'autorisation d'accès seront également vérifiables automatiquement ;
- Les systèmes de transmission existants tels les systèmes de contrôle interne au sein des organisations nationales et internationales concernées, ITDB en ligne, SafeTIR et CUTE-Wise seront utilisés et connectés dans le cadre d'une procédure TIR totalement informatisée.

9. Les piliers du Système TIR actuel resteront en vigueur et la seule modification à la Convention concernera l'utilisation des nouvelles technologies en général. Le texte actuel de la Convention demeurera donc inchangé à part quelques modifications techniques mineures consécutives à la nouvelle approche.

## **ELEMENTS DEJA INFORMATISES POUR CONSTITUER LE FUTUR eTIR**

- ITDB en ligne, qui contient des données sur l'identité, les coordonnées, le statut des Titulaires, etc., fournies par les Douanes en collaboration avec les Associations nationales, constitue un outil important pour le contrôle de l'accès ;

- Les données sur le «cycle de vie» des garanties figurant dans les systèmes électroniques internes des organisations nationales et internationales sont accessibles par le biais de CUTE-Wise ;
- Les détails de l'émission de la garantie : Association émettrice, Titulaire et informations sur la garantie fournies par les systèmes électroniques existants sont accessibles par le biais de CUTE-Wise ;
- Les données de fin de transport TIR fournies par les Douanes et utilisées tant par celles-ci que par les Associations sont accessibles par le biais de CUTE-Wise ;
- La liste des garanties invalidées est accessible par le biais de CUTE-Wise ;
- Les systèmes douaniers nationaux gèrent les opérations TIR à l'échelon national.

## **ELEMENTS MANQUANTS POUR COMPLETER L'INFORMATISATION DE LA PROCEDURE TIR**

10. Les éléments complémentaires nécessaires au système TIR informatisé sont les suivants :
  - a. **Déclaration** : Une pré-déclaration TIR normalisée est remplie par le Titulaire et transmise par voie électronique au moyen d'un service Web sécurisé (facilité par les Associations nationales et l'organisation internationale impliquées) au point central des systèmes douaniers du pays de départ et de tous les pays suivants. Lorsque le bureau de douane de départ a transmis les données de départ, la pré-déclaration TIR devient une déclaration TIR, accessible dans CUTE-Wise. Les données figurant dans cette déclaration TIR correspondent aux données contenues dans l'actuel Carnet TIR.
  - b. **Garantie** : L'organisation internationale attribue aux Associations, selon leurs besoins et sur la base d'une garantie par opération de transit, une certaine quantité de garanties qui comportent un numéro individuel et unique de garantie TIR (remplaçant l'actuel numéro de Carnet TIR). L'Association émettrice accorde à ses Titulaires, aux mêmes conditions qu'aujourd'hui et dans le cadre d'un contingent prédéfini, des garanties par le biais d'un service Web sécurisé qui permet aussi au Titulaire de remplir la déclaration préalable TIR. Le Titulaire peut ainsi imprimer de façon sécurisée un message de confirmation de la garantie et la pré-déclaration TIR associée, dûment remplie.
  - c. **Données de départ** : Le bureau de douane de départ reçoit les données de la pré-déclaration TIR transmise par le Titulaire au moyen du service Web à son système national, vérifie les informations et peut également vérifier l'état de la garantie par le biais de CUTE-Wise ainsi que le statut du Titulaire au moyen de son numéro d'identification dans la base de données ITDB. Le bureau de douane de départ effectue les mêmes contrôles qu'aujourd'hui. Toutes les données de départ (numéro de référence, nom et numéro du bureau de douane, date, référence des scellés, confirmation de la

conformité du chargement, du compartiment de charge et des documents d'accompagnement) sont transmises en ligne à CUTE-Wise (comme le sont aujourd'hui les données de fin de transport TIR). Comme mentionné plus haut, les données de départ passent du statut de «pré-déclaration TIR» à celui de «déclaration TIR» dans CUTE-Wise. Les données pertinentes pour la gestion de l'opération TIR au niveau national peuvent être échangées en interne au sein de l'Administration douanière (transmission éventuelle de données au bureau de douane de sortie).

- d. **Bureau de douane de sortie** : Le bureau de douane de sortie enregistre toutes les données nécessaires à l'échelon national dans son système national et ne transmet à CUTE-Wise que les données confirmant la sortie (qui pourraient se limiter au numéro unique de garantie TIR, au nom et numéro du bureau de douane et à la date, comme pour les actuelles données de fin de transport TIR). Le processus d'apurement se déroule conformément aux règles nationales.
- e. **Bureau de douane d'entrée** : Le bureau de douane d'entrée, au moyen des données de la déclaration préalablement transmises à son système douanier national, enregistre toutes les données nécessaires à l'échelon national dans son système national et ne transmet à CUTE-Wise que les données confirmant l'entrée (qui pourraient se limiter au numéro unique de garantie TIR, au nom et numéro du bureau de douane et à la date). Les données pertinentes pour la gestion nationale peuvent être échangées en interne.
- f. **Procédure de secours** : Comme tout autre système informatique, les systèmes électroniques public et/ou privé peuvent tomber en panne. Il s'agira de définir des procédures de secours, basées en principe sur l'impression de la pré-déclaration TIR électronique.

## **SUPERVISION PAR LE SECTEUR PUBLIC**

11. L'IRU et ses Associations membres ont pris acte du souhait, clairement exprimé, d'une supervision du Système TIR informatisé par le secteur public. Le contrôle par le secteur public pourrait être organisé en définissant les obligations respectives des parties concernées en matière de normes de sécurité de transmission, de confidentialité et de droits d'accès au système informatisé, etc. Pour l'IRU et ses Associations membres, il est important d'avoir une vision plus claire des éléments que les Autorités douanières souhaitent intégrer au système. Il est à noter que des systèmes de contrôle similaires sont déjà en place, en relation avec d'autres développements informatiques dans le cadre de partenariat public/privé.

## **CONCLUSION ET PROCHAINES ETAPES**

12. Le concept présenté ci-dessus est basé sur le Modèle de référence (TRANS/WP.30/2005/32) élaboré par le Groupe spécial informel d'Experts sur les aspects Théoriques et Pratiques de l'informatisation de la procédure TIR et qui sera probablement approuvé lors de la 112<sup>ème</sup> session du WP.30. Il se base sur les considérations suivantes :

- a. les contraintes financières pour toutes les parties concernées doivent être prises en compte ;
- b. les procédures TIR sont déjà en partie informatisées.

13. Par conséquent, le concept décrit dans ce document propose de fonder le futur système sur les éléments déjà informatisés, afin de profiter de leur synergie et d'organiser efficacement leur connectivité au plus bas coût possible pour toutes les parties concernées, assurant ainsi la pérennité du Système TIR.

-----