



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2007/15
ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/10
16 May 2007

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 seizième session
Genève, 13-15 mai 2007
Point 8 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques
et techniques de l'informatisation du régime TIR

Douzième session
Genève, 12 mai 2007
Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Révision de la Convention

Propositions d'amendements révisées à la Convention

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

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

Le rapport sommaire de la réunion de rédaction du Groupe spécial informel d'experts qui a eu lieu les 6-7 mars 2007 à Belgrade (ECE/TRANS/WP.30/2007/9-ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/6), note que le groupe de rédaction a relevé et discuté de 4 points spécifiques de nature technique ou théorique.

Pour deux d'entre eux – le maintien du rôle du Carnet TIR et la validation de la garantie – il a été recommandé à l'IRU d'expliquer sa position dans un document, dont le contenu est reproduit ci-dessous :

Rôle du Carnet TIR

Personne ne conteste que l'actuel Carnet TIR version papier remplisse deux fonctions : c'est à la fois une déclaration douanière et la preuve de l'existence d'une garantie internationalement reconnue. En outre, ces fonctions sont reconnues comme étant deux des cinq piliers du Régime TIR. En d'autres termes, la combinaison de ces deux fonctions intrinsèquement liées est à considérer comme la pierre angulaire du Régime TIR. Les Parties contractantes ayant décidé que l'informatisation du TIR doit « conserver la philosophie et la structure fondamentale du Régime TIR » (voir le rapport de la 42^e session du Comité de gestion (AC.2)), l'on comprend mal pourquoi l'IRU a été priée d'expliquer pourquoi le double rôle du Carnet TIR doit être maintenu dans un environnement informatisé.

A la réunion de Belgrade, les représentants de l'IRU ont mentionné la notion de « e-Carnet ». Les représentants des douanes semblaient avoir de la peine à comprendre ce que l'on entend par ce terme. Il faut bien préciser que l'IRU ne propose pas d'introduire un véritable e-Carnet ; le terme a été jugé pratique (et d'une certaine symétrie avec l'expression « e-TIR ») pour décrire le mécanisme visant à envoyer les messages adéquats sur la déclaration TIR et à apporter la preuve de la garantie TIR dans un environnement informatisé.

Dans le cadre e-TIR, la chaîne de garantie internationale s'assurerait que le titulaire ait le moyen de transmettre sa déclaration TIR par voie électronique. Cette déclaration contiendrait les messages correspondant au manifeste des marchandises (du système papier) ainsi que les informations de garantie. Les informations de garantie comprendraient des données sur les éléments suivants : titulaire, association garante nationale, organisation internationale concernée, numéro de référence de la garantie, durée de validité de la garantie. Ces informations de garantie seraient simultanément transmises par la chaîne de garantie à la base de données internationale eTIR.

L'IRU estime que cette façon de faire permettrait aux douanes de gérer les informations de garantie figurant dans la base de données internationale eTIR tout en préservant l'un des fondements de la philosophie du Régime TIR existant.

Validation de la garantie

Comme indiqué plus haut, les informations de garantie seront transmises à la base de données internationale eTIR au moment même où le titulaire acquiert (auprès de la chaîne de garantie) le droit d'utiliser le Régime TIR pour un transport TIR donné.

Conformément au paragraphe 2.1.2.2.3 du projet de Modèle de référence, le bureau de douane de départ qui reçoit et traite la déclaration devra s'assurer de la validité de la garantie. L'IRU et ses Associations membres sont d'avis que cette vérification doit être effectuée auprès de la chaîne de garantie, soit directement ou au travers de la base de données internationale eTIR.

Il y a bon nombre de raisons pratiques, opérationnelles et juridiques qui rendent cette façon de faire nécessaire, dont la suivante : bien que les informations de garantie soient fournies à l'origine par la chaîne de garantie, l'on ne peut être sûr que les informations enregistrées dans la base de données internationale eTIR restent exactes et fiables. Le seul moyen de s'assurer de l'exactitude et de la fiabilité des informations de garantie est de remonter à la source et donc de valider la garantie par rapport aux informations que détient la chaîne de garantie. Ce n'est qu'ainsi que les douanes pourront être absolument certaines que la garantie est valide, et que sa validité ne puisse être remise en question par la suite.

Exiger que seule la chaîne de garantie soit à même de confirmer la validité de la garantie, peut se comparer, par analogie, à l'utilisation d'une carte de crédit. La décision de débiter une carte de crédit n'est pas prise par l'établissement qui encaisse le paiement, ni même par la banque ou l'organisme ayant émis la carte. Cette décision appartient à l'organisme de crédit. De plus, le contrôle à la source se faisant instantanément par voie électronique, il n'y a pas de retard de traitement de la demande d'utilisation de la carte de crédit. De même, le système international eTIR aura une connexion permanente avec la base de données de la chaîne de garantie – dans les cas où la vérification de la garantie ne se fait pas directement – pour éviter tout retard. L'IRU est persuadée que cette exigence fondamentale sera une condition *sine qua non* pour toute organisation internationale autorisée en vertu de l'article 6.2bis de la Convention TIR.
