


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
**Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports**
147^e session

Genève, 10-13 octobre 2017

Point 3 b) ii) de l'ordre du jour provisoire

**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**
**Rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects
théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR
sur sa vingt-sixième session**
Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour)	5	3
V. Projets pilotes eTIR (point 4 de l'ordre du jour)	6-9	3
A. Projet pilote eTIR CEE/IRU entre l'Iran et la Turquie	6	3
B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie	7-9	3
VI. Conclusions du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (point 5 de l'ordre du jour)	10-13	4
VII. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 6 de l'ordre du jour)	14-35	5
A. Contributions du réseau de points de contact eTIR	14	5
B. Version 4.2 de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR	15-16	5
C. Amendements	17-35	6



1.	Éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR.....	18–21	6
2.	Document d’accompagnement	22–23	6
3.	Utilisation des spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR.....	24–26	7
4.	Soumission préalable directe des renseignements sur les marchandises par les transporteurs	27	7
5.	Refus par une autorité douanière du commencement d’un transport TIR ou du commencement d’une opération TIR	28	7
6.	Attribut pour le type d’achèvement	29	8
7.	Changement de scellés au cours d’un transport.....	30	8
8.	Séquences des messages.....	31	8
9.	Renseignements sur le titulaire et sur la garantie dans les messages relatifs aux opérations TIR.....	32	8
10.	Compatibilité avec les normes.....	33–34	8
11.	Amendements découlant des conclusions du GE.2	35	9
VIII.	Questions diverses (point 7 de l’ordre du jour)	36–38	9
A.	Activités de l’Organisation mondiale des douanes	36	9
B.	Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d’experts	37	9
C.	Date et lieu de la prochaine session	38	9

I. Participation

1. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après le « Groupe d'experts ») a tenu sa vingt-sixième session les 18 et 19 mai 2017 à Genève (Suisse).

2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Iran (République islamique d'), Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse et Turquie. Des experts de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de l'Union européenne (UE) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également présents.

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

Document(s) : Document informel GE.1 n° 1 (2013).

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document informel GE.1 n° 1 (2017).

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

4. Le Groupe d'experts a élu M^{me} K. Markó (Hongrie) Présidente pour l'année 2017 et M. H. Greven (Pays-Bas) Vice-Président.

IV. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour)

5. Aucune information n'a été portée à l'attention du Groupe d'experts au titre de ce point de l'ordre du jour.

V. Projets pilotes eTIR (point 4 de l'ordre du jour)

A. Projet pilote eTIR CEE/IRU entre l'Iran et la Turquie

Document(s) : Document informel GE.1 n° 2 (2017).

6. Le Groupe d'experts a pris connaissance avec intérêt du rapport final sur le projet pilote eTIR CEE/IRU entre l'Iran et la Turquie, figurant dans le document informel GE.1 n° 2 (2017), ainsi que des renseignements concernant le projet fournis par la délégation turque, l'IRU et le secrétariat. Il a été satisfait de constater que 64 opérations de transport eTIR avaient été menées à bien. Le Groupe d'experts a rappelé que le projet pilote constituait, entre autres, une première étape importante dans la mise en œuvre d'un système international eTIR complètement développé, dans la mesure où il avait permis de mettre au point et de mettre en service, dans le cadre de la CEE, une première version « légère » de ce système. Considérant que la plupart des questions soulevées dans le cadre du projet avaient déjà été abordées dans le document informel GE.1 n° 9 (2017), le Groupe d'experts a décidé d'examiner l'information en retour du projet au titre du point 6 c) de l'ordre du jour.

B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie

7. Le Groupe d'experts a pris note des progrès accomplis dans l'exécution du projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie, lancé dans le cadre du projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement. Il a rappelé que le projet pilote ne

faisait pas intervenir le secteur privé au stade actuel puisqu'il s'agissait principalement d'expérimenter la fonction d'échange de données entre autorités douanières.

8. Le Groupe d'experts a noté en outre que, à la suite d'essais fructueux de diffusion de données (de type « push ») en toute sécurité entre la plate-forme d'échanges centrale et le système informatique des douanes turques au moyen d'un service Web développé à cette fin, il devait être possible sous peu de passer de l'environnement d'essai à l'environnement de production dans le cadre du projet.

9. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que, dans le cadre de la collaboration entre la CEE et l'IRU aux fins du système eTIR, des efforts seraient accomplis pour trouver des synergies entre les deux projets et, si possible, pour faire participer le secteur privé au projet pilote.

VI. Conclusions du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel GE.1 n° 3 (2017).

10. Le Groupe d'experts a examiné le document informel GE.1 n° 3 (2017) rendant compte des activités et des conclusions du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) à sa troisième session et a pris note des informations communiquées oralement par le secrétariat sur les principales conclusions du GE.2 à sa quatrième session, tenue les 16 et 17 mai 2017.

11. Le Groupe d'experts a noté que le GE.2 avait décidé d'élaborer une annexe facultative à la Convention TIR ainsi que d'apporter un certain nombre de modifications nécessaires au texte principal de la Convention, notamment en vue d'établir un organe de mise en œuvre technique qui serait chargé de tenir à jour la documentation fonctionnelle et technique du système international eTIR. Le Groupe d'experts a également été informé que, par souci de clarté sur le plan juridique, le GE.2 avait formulé une définition de la procédure eTIR en vue de l'introduire dans l'article premier de la Convention. Sur le plan du financement, le GE.2 a appuyé la recommandation du Groupe d'experts, à savoir que les coûts d'administration du système international eTIR pourraient être couverts par un prélèvement sur chaque opération de transport. Il a cependant estimé que toute décision sur les fonds requis pour la mise au point et la mise en service initiales du système devrait être prise par les Parties contractantes. À cette fin, la question serait portée à l'attention du Groupe de travail à sa prochaine session, en juin 2017.

12. Le Groupe d'experts a estimé que les décisions suivantes, également prises par le GE.2, présentaient un intérêt par rapport à ses travaux :

- a) Inclure dans le cadre juridique la définition du document d'accompagnement et de la procédure de remplacement ;
- b) Fixer la durée minimale de conservation des données dans le système international eTIR ;
- c) Préciser, dans le cadre juridique, que parallèlement à l'acceptation obligatoire des données soumises au moyen du système international eTIR, les autorités nationales peuvent choisir d'autres méthodes applicables au plan national pour communiquer par avance les renseignements sur les marchandises, ainsi que d'autres méthodes d'authentification ;
- d) Rendre l'utilisation de la base de données internationale TIR (ITDB) obligatoire pour les Parties contractantes qui appliquent l'annexe facultative ;
- e) Charger le secrétariat d'examiner les possibilités d'incorporer les dispositions de l'annexe 10 dans l'application de la nouvelle annexe facultative.

13. Enfin, le Groupe d'experts a noté que le GE.2 avait demandé la tenue de consultations par voie électronique pour achever d'élaborer le projet concernant l'annexe et les modifications à apporter à la Convention TIR, en vue de transmettre un projet complet aux fins de son examen par le WP.30 à sa session d'octobre 2017. Le GE.2 estimait par ailleurs que, dans l'attente d'une décision finale du WP.30, une prorogation de son mandat ne serait pas nécessaire et que toute poursuite des travaux sur le projet pourrait se dérouler dans le cadre du WP.30, avec la participation de toutes les Parties contractantes. Le Groupe d'experts a ainsi décidé de tenir compte des conclusions du GE.2 et d'apporter tous les ajustements requis aux documents portant sur les concepts, les fonctions et les spécifications techniques.

VII. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 6 de l'ordre du jour)

A. Contributions du réseau de points de contact eTIR

Document(s) : Document informel GE.1 n° 4 (2017).

14. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 3 (2016) et a notamment constaté que 31 pays avaient désigné un ou plusieurs points de contact eTIR¹. Il a prié le secrétariat de demander aux points de contact eTIR de faire part de leurs observations sur la version 4.2 de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système dès que tous les documents auraient été établis sous leur forme définitive. Le Groupe d'experts a également demandé au secrétariat de mettre les points de contact TIR en copie de cette communication.

B. Version 4.2 de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR

Document(s) : Documents informels GE.1 n° 5 (2017) et GE.1 n° 6 (2017).

15. Le Groupe d'experts a pris connaissance avec intérêt des documents informels GE.1 n° 5 (2017) et GE.1 n° 6 (2017). Il a en outre noté que, en raison d'un recrutement tardif au sein du secrétariat TIR, les documents informels GE.1 n° 7 (2017) et GE.1 n° 8 (2017) n'avaient pu être établis à temps pour la session. Le Groupe d'experts a rappelé les principales modifications apportées à sa demande :

- La subdivision du Modèle de référence eTIR en quatre documents, à savoir une introduction au système eTIR, les concepts, les spécifications fonctionnelles et les spécifications techniques ;
- L'ajout d'une annexe contenant la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, telle qu'approuvée par l'AC.2 le 11 juin 2015 ;
- La suppression du chapitre 1.4 ;
- La suppression des descriptions de messages EDIFACT/ONU ;
- La suppression dans les documents des listes de codes ne se rapportant pas spécifiquement au système eTIR. À toutes fins utiles cependant, les listes de codes seront publiées dans les formats XML (Extended Markup Language) et PDF sur le site Web eTIR, ou ce dernier présentera des liens menant aux listes publiées par les organismes compétents ;
- Diverses modifications mineures.

16. Le Groupe d'experts a en outre approuvé la proposition des Pays-Bas visant à ajouter des instructions XML aux spécifications techniques.

¹ La liste des points de contact eTIR est disponible sur le site Web du système eTIR, à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html.

C. Amendements

Document(s) : Document informel GE.1 n° 9 (2017).

17. Le Groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements figurant dans le document informel GE.1 n° 9 (2017) et a pris les décisions suivantes :

1. Éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR

18. Le Groupe d'experts a suivi avec intérêt l'exposé du secrétariat et a longuement examiné les prescriptions relatives aux données autres que celles figurant dans le carnet TIR, notamment les prescriptions s'appliquant aux données sur la sûreté et la sécurité. Il a estimé que, dans la mesure où ces prescriptions provenaient d'autres textes juridiques, il n'était pas possible de les introduire telles quelles en tant que prescriptions TIR applicables aux données. Le Groupe d'experts a toutefois rappelé que les éléments de données recommandés pour les opérations de transit dans le cadre normatif SAFE² de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avaient déjà été incorporés dans les messages eTIR en tant qu'éléments de données facultatifs. Par conséquent, les pays qui souhaitaient que soient pris en compte d'autres éléments de données, requis au plan national pour les opérations de transit, pouvaient demander leur inclusion dans la liste des éléments de données requis aux fins du transit dans le cadre SAFE. Les éléments en question pouvaient ainsi être introduits en tant qu'éléments facultatifs dans des versions ultérieures des messages eTIR, de sorte que ceux-ci pouvaient suffire à communiquer en une seule fois l'ensemble des données requises aux fins des opérations de transport eTIR.

19. Conscient que les données supplémentaires requises aux fins des opérations de transit pouvaient provenir d'un ensemble varié de lois et de règlements, notamment dans le domaine phytosanitaire ou vétérinaire, le Groupe d'experts a recommandé que la responsabilité de la soumission de ces données soit pour l'heure confiée au transporteur. Le Groupe d'experts a en outre proposé que seules les données figurant dans les messages eTIR soient échangées entre les administrations douanières, par l'intermédiaire du système international eTIR.

20. Cependant, la délégation turque a exprimé sa préoccupation quant à l'idée de ne pas inclure tous les éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR, et la délégation iranienne a fait la déclaration suivante :

« La Convention TIR a pour but de faciliter les opérations de transit et les échanges commerciaux. Si l'on ne règle pas la question des renseignements supplémentaires, les Parties contractantes n'auront aucun mal à interpréter les choses à leur façon. Nous pensons qu'il faudrait se concentrer sur la simplification, la normalisation et l'uniformisation des données requises en tant que renseignements supplémentaires selon que de besoin. Cela signifie qu'il faudrait recenser, définir et approuver ensemble les données se rapportant spécifiquement au régime TIR. C'est de cette manière que nous pourrions atteindre le but fixé, à savoir faciliter le transit et le commerce. ».

21. La délégation de l'Union européenne a fait remarquer que, suite à la mise en application du nouveau Code des douanes de l'Union, il était nécessaire d'effectuer une nouvelle comparaison entre les messages eTIR et ceux du Nouveau système de transit informatisé (NCTS).

2. Document d'accompagnement

22. Le Groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement élaboré par le secrétariat et a demandé que les modifications suivantes y soient apportées :

- Ajouter un code à barres (numéro de garantie) ;
- Ajouter une case pour l'itinéraire (si possible avec des références nationales) ;

² WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade.

- Ajouter une case pour le code SH ;
- Préciser que les rubriques destinées à recevoir les cachets sont réservées à la procédure de remplacement ;
- Ajouter le procès-verbal de constat au verso du document d'accompagnement ;
- Ajouter les instructions détaillées pour l'impression du document d'accompagnement (dimensions des cases, police, taille de police, etc.) ;
- Ajouter les instructions d'utilisation du document d'accompagnement pour le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

23. Le Groupe d'experts s'est en outre demandé si le document d'accompagnement pouvait également être imprimé par l'entreprise de transport, sans toutefois parvenir à une décision sur la question. Enfin, le Groupe d'experts a prié le secrétariat d'élaborer une nouvelle version du document d'accompagnement rendant compte des échanges de vues et des demandes soumises lors de la session.

3. Utilisation des spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR

24. Le Groupe d'experts a pris note de l'absence d'instructions claires concernant l'utilisation des supports eTIR (documents et définitions de schémas (XSD)). Les experts ont dans leur ensemble jugé que ces supports devaient rester dans le domaine public.

25. La délégation de l'Union européenne et d'autres délégations d'États membres de l'Union ont fait part de leur expérience d'utilisation de la documentation du système NCTS. Au sein de l'UE, la Commission européenne diffuse la documentation auprès des États membres seulement ; il appartient à ceux-ci de distribuer les documents pertinents aux entreprises du secteur privé (en tenant compte des particularités du système informatique national pour les opérations douanières).

26. Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer des formules pour une clause d'utilisation et une clause de limitation de la responsabilité, en concertation avec le Bureau des affaires juridiques, et de la soumettre directement au WP.30 pour examen à sa session d'octobre 2017.

4. Soumission préalable directe des renseignements sur les marchandises par les transporteurs

27. Le Groupe d'experts a examiné les conséquences possibles de l'obligation de soumettre les renseignements sur les marchandises avant l'arrivée du véhicule, en particulier dans les cas où le bureau de douane de départ est très proche de la frontière et où l'échange de données entre les autorités douanières ne se fait pas suffisamment à l'avance. Il a souligné que cette obligation de communiquer par avance les renseignements pertinents provenait de la réglementation sur la sûreté et la sécurité et ne s'appliquait pas aux données TIR standard. Ainsi, tout en rappelant la décision prise précédemment au sujet de la communication des renseignements supplémentaires (voir les paragraphes 18 à 21), le Groupe d'experts a estimé qu'aucune modification ne s'imposait dans la documentation du système eTIR.

5. Refus par une autorité douanière du commencement d'un transport TIR ou du commencement d'une opération TIR

28. Le Groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir de nouveaux messages pour signaler qu'un transport TIR n'a pas commencé ou que le commencement d'une opération TIR n'a pas été autorisé, auquel cas le transport TIR est interrompu. Il a convenu qu'il n'y avait aucune raison de prévoir un message indiquant qu'un transport TIR n'a pas commencé, mais qu'il était nécessaire de signaler l'interruption d'un transport TIR pour les raisons suivantes : 1) éviter que la garantie demeure à l'état « utilisée » (« in use ») dans le système international eTIR ; 2) s'assurer, tout comme dans le système non électronique, que la chaîne de garantie est informée de l'interruption du transport TIR ; 3) informer les pays suivants que le transport ne les atteindra pas. Par conséquent, le Groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer un nouveau message que les autorités douanières enverront

en cas de refus du commencement d'une opération TIR et d'inclure dans ce message la ou les raisons pour lesquelles le commencement de l'opération a été refusé.

6. Attribut pour le type d'achèvement

29. Le Groupe d'experts a noté que le message actuel de notification d'achèvement ne permettait pas de spécifier le type d'achèvement, à savoir un déchargement partiel, un déchargement final, une sortie ou un lieu de chargement intermédiaire. Il a rappelé que le type d'achèvement était un élément de données lié à l'application de l'annexe 10 de la Convention TIR et que cette annexe n'entraînait pas dans le champ d'application du projet eTIR. Le Groupe d'experts a cependant souligné qu'une fois que le système eTIR aurait été mis en œuvre dans son intégralité, les dispositions de l'annexe 10 deviendraient superflues dans le cas où tous les éléments de données que les autorités douanières doivent communiquer à la chaîne de garantie feraient partie des messages d'achèvement. Le Groupe d'experts a par conséquent demandé au secrétariat d'introduire dans le message de notification d'achèvement un champ pour le type d'achèvement et, au besoin, de demander qu'une modification soit apportée au modèle de données de l'OMD.

7. Changement de scellés au cours d'un transport

30. Le Groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir un message supplémentaire visant à signaler le changement de scellés au cours d'une opération TIR. Il est parvenu à la conclusion que la communication des nouveaux scellés dans le message d'achèvement de l'opération TIR était suffisante pour informer les pays suivants du nombre et du type des nouveaux scellés apposés. Le Groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'apporter des précisions aux instructions d'utilisation des documents annexés dans le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

8. Séquences des messages

31. Le Groupe d'experts a pris note des observations faites par les développeurs ayant travaillé sur le projet pilote, lesquels avaient indiqué que la documentation du système eTIR n'était pas suffisamment claire pour que l'on puisse comprendre les séquences possibles des divers messages eTIR. Il a ainsi demandé au secrétariat d'ajouter des diagrammes dans les spécifications fonctionnelles afin d'apporter les éclaircissements requis.

9. Renseignements sur le titulaire et sur la garantie dans les messages relatifs aux opérations TIR

32. Le Groupe d'experts a convenu que les messages relatifs aux opérations TIR ne devaient pas nécessairement contenir des renseignements détaillés sur la garantie et sur le titulaire, en particulier lorsque ces renseignements ne changeaient pas au cours du transport. Il a donc demandé au secrétariat de simplifier ces messages en conséquence.

10. Compatibilité avec les normes

33. Le Groupe d'experts a noté que les messages eTIR pouvaient être élaborés sur la base de la dernière version du modèle de données de l'OMD. La délégation des Pays-Bas a fait observer que, si la version 4.1a des messages eTIR était fondée sur la version 3.5 du modèle de données de l'OMD, la version 4.2a devait quant à elle être fondée sur la version 3.7, qui comportait les modifications demandées par la CEE pour pouvoir fournir une référence au certificat d'agrément (de chaque véhicule ou conteneur) dans les messages. Le Groupe d'experts a par conséquent prié le secrétariat d'utiliser la version 3.7 ou 3.8 du modèle de données de l'OMD pour la version 4.2a des messages eTIR.

34. Par ailleurs, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de se renseigner auprès du secrétariat du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) quant à la faisabilité et à l'utilité d'un modèle de données eTIR fondé sur la bibliothèque de composants communs (CCL) et de lui rendre compte de cette démarche à sa prochaine session.

11. Amendements découlant des conclusions du GE.2

35. Le Groupe d'experts a pris note de la proposition du GE.2 visant à spécifier dans l'annexe facultative une durée minimale de conservation des données dans le système international eTIR de dix ans et a prié le secrétariat d'introduire cette prescription dans la documentation du système eTIR.

VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

A. Activités de l'Organisation mondiale des douanes

36. Le Groupe d'experts a suivi avec intérêt l'exposé de l'OMD et a pris note des progrès réalisés dans l'élaboration des directives de l'Organisation en matière de transit, lesquelles devaient être présentées à la Conférence de l'OMD sur le transit prévue à Bruxelles les 10 et 11 juillet 2017. Le Groupe d'experts a également pris note du programme Mercator, lancé en 2014, qui a notamment pour but d'aider les administrations douanières à appliquer l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. Il a aussi noté avec intérêt les similitudes entre les projets eATA et eTIR, et notamment que la centralisation était également à l'examen dans le cadre du projet eATA.

B. Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts

37. Le Groupe d'experts a suivi avec intérêt l'exposé du secrétariat TIR sur la nouvelle base de données internationale TIR (ITDB) et a noté que celle-ci avait été mise en service le 9 mai 2017. Il a constaté avec satisfaction que cette nouvelle version comptait déjà davantage d'utilisateurs que la version précédente et s'est félicité de la nouvelle conception et de toutes les améliorations apportées. Le Groupe d'experts a souligné qu'il était important pour toutes les Parties contractantes d'utiliser le service Web ITDB pour vérifier automatiquement et systématiquement la situation des titulaires de carnets TIR au commencement de chaque opération TIR, car cela inciterait les associations et les administrations à tenir la base ITDB à jour.

C. Date et lieu de la prochaine session

38. Le Groupe d'experts n'a pas pu se mettre d'accord sur la date de sa prochaine session. Il a demandé au secrétariat, en coordination avec le Président, de suggérer des dates au mois de novembre ou au cours de la première moitié du mois de décembre 2017.
