



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-cinquième session

Genève, 21-24 février 2023

Point 7 o) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
et transversale ou d'ordre réglementaire :**

**Renforcement des mesures de facilitation du franchissement
des frontières (Convention TIR, projet eTIR, Convention
sur l'harmonisation et autres mesures de facilitation
du franchissement des frontières et du transit douanier)**

Système international eTIR

Note du secrétariat

Résumé

On trouvera dans le présent document un rappel des étapes de l'élaboration du système international eTIR ainsi qu'un résumé des activités menées en 2022 pour achever le raccordement du système international eTIR aux systèmes douaniers nationaux des Parties contractantes à la Convention TIR.

Le Comité des transports intérieurs (CTI) souhaitera peut-être prendre note des faits les plus récents concernant la mise en œuvre de la procédure eTIR et de la Banque de données internationale TIR, grâce à laquelle l'un des principaux objectifs de son programme à l'horizon 2030 a été atteint, et inviter les Parties contractantes à la Convention TIR qui ne l'ont pas encore fait à raccorder dès que possible leur système douanier national au système international eTIR.

I. Contexte et mandat

1. Le présent document a été établi conformément au programme de travail du CTI pour 2022 (ECE/TRANS/316, par. 33 et ECE/TRANS/2022/8, activité 4 I) : problèmes douaniers intéressant les transports). Il y est rendu compte des progrès réalisés en 2022 par les Parties contractantes et le secrétariat TIR dans l'élaboration du système international eTIR et de son raccordement aux systèmes douaniers nationaux.



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

2. Le système TIR a été lancé sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies (ONU) afin que tous les pays qui souhaitent l'utiliser puissent y avoir accès. En 1984, le Conseil économique et social de l'ONU (ECOSOC) a adopté la résolution 1984/79, dans laquelle il recommande à tous les pays du monde d'examiner la possibilité d'accepter la Convention et d'introduire le système TIR. En outre, il y recommande aux organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales, et en particulier aux commissions régionales de l'ONU, de promouvoir l'introduction du système TIR en tant que système de transit douanier mondial.

3. La Convention TIR de 1975 compte 77 Parties contractantes, depuis son entrée en vigueur pour l'Égypte, le 16 juin 2021. Le système TIR fonctionne dans 65 pays.

4. La mise en œuvre de la Convention TIR peut également aider les pays à atteindre les nombreux objectifs en matière de transit fixés dans l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE) de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), entré en vigueur le 22 février 2017. Dans tous ses aspects, qui vont de la mise à disposition et de la publication d'informations à la coopération entre les administrations douanières, mais surtout pour ce qui est de la liberté de transit, le système TIR peut et doit être considéré comme un outil précieux garantissant le respect des engagements relatifs à la facilitation du transit découlant de l'accord AFE de l'OMC.

5. En outre, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a reconnu les possibilités offertes par le système TIR pour ce qui est de la concrétisation des objectifs du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. L'application de la Convention TIR peut jouer un rôle important en désenclavant les pays sans littoral, ce qui accroît considérablement leur potentiel commercial.

III. Les étapes vers la dématérialisation du système TIR et l'élaboration du système international eTIR

6. À sa quatre-vingt-quinzième session (19-23 juin 2000), le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a indiqué que les phases I et II du processus de révision TIR étant achevées, l'étape logique suivante était de doter le régime TIR d'une base juridique et administrative permettant de recourir aux techniques modernes d'information, de gestion et de surveillance fondées sur des procédures électroniques hautement automatisées et sécurisées. Il a estimé que la dématérialisation du régime TIR était inévitable (TRANS/WP.30/190, par. 26).

7. Le tableau suivant résume les principales étapes de l'élaboration de l'annexe 11 ainsi que les concepts et les spécifications fonctionnelles et techniques du système international eTIR depuis 2000, date à laquelle le WP.30 a pris la décision de commencer à préparer une version électronique du système TIR.

<i>Année</i>	<i>Principales décisions des organes intergouvernementaux</i>	<i>Versions des spécifications du système international eTIR approuvées</i>
2000	Le WP.30 décide de commencer à préparer une version électronique du système TIR.	-
2000	Le WP.30 décide de créer un groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR.	-
2015	Le WP.30 examine et approuve la version 4.1 du Modèle de référence eTIR en tant que base pour les travaux futurs du GE.2 ainsi que pour les projets pilotes. La CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU) signent un mémorandum d'accord pour la réalisation de projets pilotes fondés sur la version 4.1. Le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) est créé afin d'élaborer la nouvelle annexe 11 à la Convention.	La version 4.1 du modèle de référence eTIR est élaborée. - -
2017	Un nouveau mémorandum d'accord est signé entre la CEE et l'IRU pour l'élaboration du système eTIR (projet d'une durée de cinq ans). Le GE.2 établit la version définitive de son mandat.	La version 4.2 des spécifications eTIR est élaborée mais pas approuvée par l'AC.2.
2020	Le Comité de gestion adopte l'annexe 11 et diverses propositions d'amendement au corps de la Convention.	-
2021	L'annexe 11 entre en vigueur. Le système international eTIR est élaboré par le secrétariat TIR sur la base de la version 4.3. L'Organe de mise en œuvre technique (TIB) prévu à l'annexe 11 est créé. Le mémorandum d'accord de 2017 entre la CEE et l'IRU est révisé et mis à jour sur la base des faits nouveaux (entrée en vigueur de l'annexe 11) et prolongé de deux années supplémentaires, soit jusqu'en 2024 inclus.	La version 4.3 des spécifications eTIR (concepts, spécifications fonctionnelles et techniques) est élaborée pour la première fois sous forme de documents de synthèse, dans les trois langues de la CEE.
2022	Début du raccordement du système international eTIR aux systèmes douaniers nationaux.	À sa première session (janvier 2022), le TIB adopte la version 4.3 des spécifications techniques eTIR et confirme leur alignement sur la version 4.3 des concepts relatifs au système eTIR et des spécifications fonctionnelles eTIR.

Année	Principales décisions des organes intergouvernementaux	Versions des spécifications du système international eTIR approuvées
	<p>L’Azerbaïdjan, la Géorgie, l’Ouzbékistan, le Pakistan, la Tunisie, la Türkiye et l’IRU finalisent les projets de raccordement. L’Arménie termine l’étude d’analyse des besoins. Une validation de principe avec la Commission européenne en vue du raccordement du système international TIR au Nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l’Union européenne est élaborée et approuvée.</p>	<p>À sa soixante-dix-septième session (février 2022), l’AC.2 adopte les concepts eTIR et les spécifications fonctionnelles eTIR, qui constituent une base juridique et technique complète pour les pays qui souhaitent appliquer la procédure eTIR dès que possible.</p>
	<p>L’Azerbaïdjan, la Géorgie, l’Ouzbékistan le Pakistan, la Tunisie et l’IRU finalisent les essais de conformité et peuvent appliquer la procédure eTIR.</p>	
	<p>Le tout premier transport eTIR effectué en application de la Convention a lieu entre l’Azerbaïdjan et la Géorgie, ouvrant ainsi une nouvelle ère pour le système TIR.</p>	

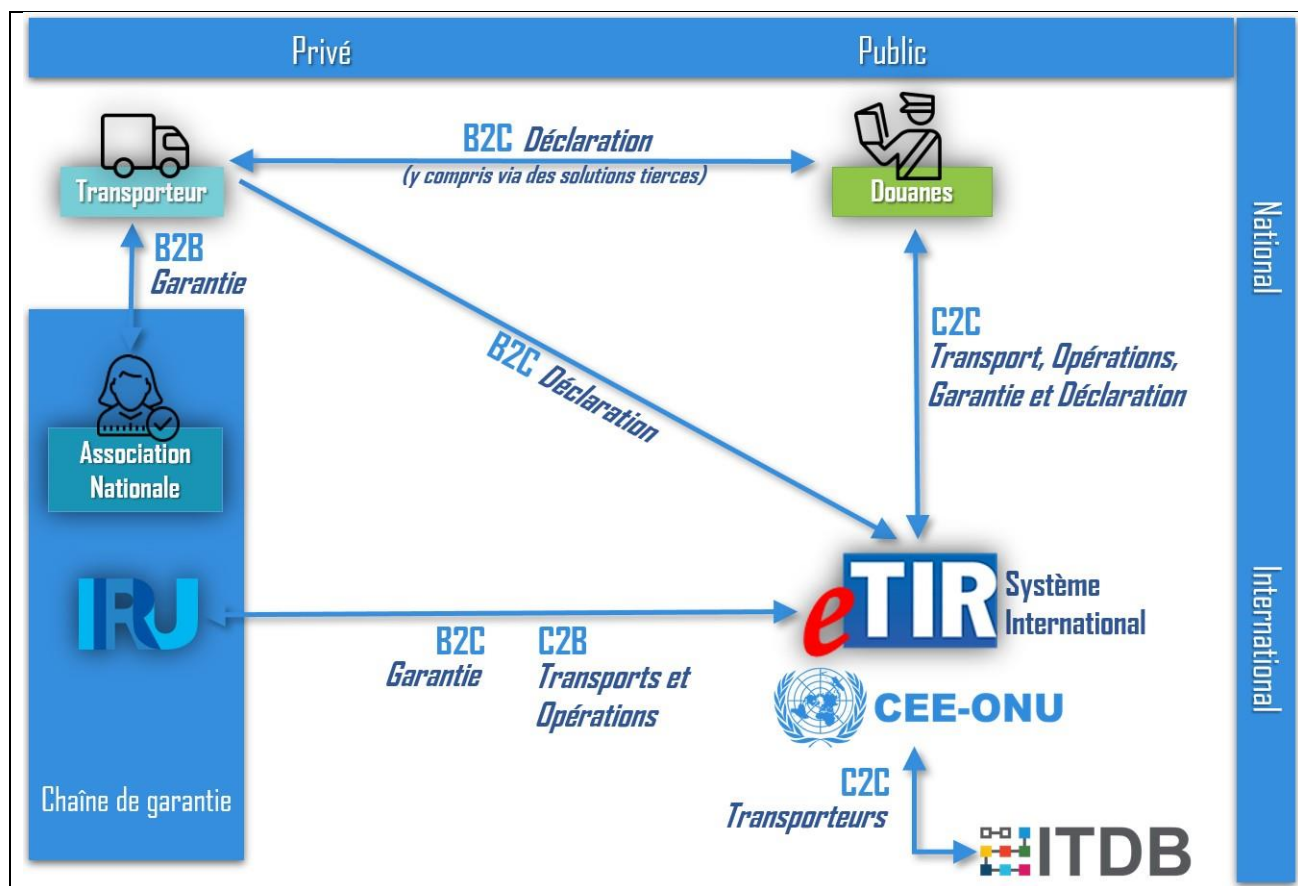
8. L’informatisation du régime TIR portait sur la totalité de la vie du carnet TIR, depuis sa distribution, en passant par sa délivrance, jusqu’à son retour une fois l’opération de transport terminée et, enfin, son archivage, avec pour objectif ultime la suppression définitive du support papier sans aller à l’encontre de l’esprit de la Convention TIR. Afin de se simplifier la tâche, les Parties contractantes ont décidé que l’informatisation devait être axée sur la création d’une base de données internationale centralisée permettant aux autorités douanières de gérer les données sur les garanties et permettant aussi l’échange d’informations entre les autorités douanières, deux aspects qui avaient jusqu’à présent échappé à l’informatisation.

9. Les titulaires ou leurs représentants n’auront à communiquer les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés qu’au pays de départ du transport TIR. Ils pourront transmettre ces informations directement au pays de départ au moyen des mécanismes nationaux de déclaration. Ils pourront aussi solliciter l’administration douanière nationale de leur pays de résidence pour faire parvenir la déclaration à un pays tiers (cette fonctionnalité est facultative pour le système douanier) ou recourir au mécanisme de déclaration du système international eTIR ou à d’autres services privés. Des messages normalisés à cette fin sont définis dans les spécifications fonctionnelles eTIR.

10. L’annexe 11 et les spécifications eTIR établissent une série de dispositions et de consignes concernant la mise en œuvre de la procédure eTIR. Toutefois, sauf si une disposition particulière de l’annexe 11 remplace ou complète une disposition de la Convention TIR, toutes les dispositions de la Convention TIR s’appliquent *mutatis mutandis* à la procédure eTIR, notamment concernant l’agrément des organisations internationales, des associations nationales, des transporteurs et des véhicules, l’organisation et le fonctionnement du système de garantie, ou encore la gestion des réclamations.

11. Néanmoins, l’application correcte de la procédure eTIR remplace les prescriptions juridiques relatives à la communication des données qui sont énoncées dans les paragraphes 1, 3 et 4 de l’annexe 10, et l’annexe 11 contient des dispositions particulières relatives à l’administration des spécifications eTIR.

Figure
L'architecture de haut niveau du système international eTIR



12. Le système international eTIR est conçu pour permettre la gestion, par les autorités douanières, des données relatives aux garanties et l'échange sécurisé, entre les administrations douanières nationales, de données relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs, conformément aux dispositions de la Convention TIR. Par conséquent, le système international eTIR ne gère qu'une partie du flux d'informations nécessaire au fonctionnement de la procédure eTIR.

13. D'une part, la chaîne de garantie transmet au système international eTIR des renseignements sur les garanties qu'elle a délivrées aux titulaires afin qu'ils puissent être enregistrés dans ledit système. La chaîne de garantie peut aussi demander à tout moment l'état des garanties qu'elle a délivrées et obtenir des renseignements relatifs au transport TIR. D'autre part, les autorités douanières utilisent le système international eTIR pour vérifier l'état des garanties et pour échanger des informations relatives aux opérations de transport TIR.

14. La gestion, par les autorités douanières, des données relatives aux garanties et l'échange sécurisé, entre les administrations douanières nationales, de données relatives aux informations de transport TIR sont donc les deux principales caractéristiques du système international eTIR. Par ailleurs, les mécanismes de déclaration permettant aux titulaires de communiquer des renseignements anticipés TIR et des renseignements anticipés rectifiés aux autorités douanières sont expliqués en détail à l'annexe I.

15. La gestion par les autorités douanières des données sur les garanties repose sur l'existence d'un lien très fort entre la chaîne de garantie et le système international eTIR. La chaîne de garantie envoie des informations, sur chacune des garanties délivrées, au système international eTIR. L'enregistrement de ces informations dans le système international eTIR dépend des contrôles effectués dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) concernant les titulaires habilités.

16. Le système eTIR est organisé autour d'une plateforme centrale, le système international eTIR, qui se compose d'une partie matérielle et d'une partie logicielle, y compris des bases de données et des services Web, et qui est développée et hébergée par le secrétariat TIR de la CEE. Les bases de données, qui servent à stocker les informations et à les rendre disponibles, font office de référentiel pour toutes les informations concernant le régime TIR, alors que les services Web permettent de mettre en relation de manière efficace et sécurisée les Parties contractantes, la chaîne de garantie et la plateforme centrale. Dans le système international eTIR, les données doivent être conservées et archivées sur une période de dix (10) années au moins.

17. Même si, malgré l'introduction de la procédure eTIR (annexe 11), les transporteurs ont toujours la possibilité de continuer à utiliser les carnets TIR en papier, les facilités élargies accordées par la procédure eTIR devraient progressivement inciter les transporteurs à utiliser cette dernière pour leurs itinéraires, dans la mesure du possible. Toutefois, avant de pouvoir passer à la procédure eTIR le long d'un itinéraire, il faudra que toutes les parties à un transport TIR soient en mesure d'échanger de manière sécurisée les données de la déclaration et celles relatives aux opérations TIR et à la garantie.

18. En outre, les administrations douanières devront faire en sorte que les transporteurs nationaux et étrangers puissent communiquer des renseignements anticipés TIR et des renseignements anticipés rectifiés. Par conséquent, dans le cas de transports TIR concernant des pays qui ne sont pas encore raccordés au système international eTIR, l'utilisation des carnets TIR en papier demeurera la seule option pour profiter du régime de la Convention TIR. Compte tenu de la vaste portée géographique de la Convention TIR, des différents niveaux de développement technologique des pays concernés et de l'existence d'unions douanières, la durée des phases de transition pourra varier d'un pays à l'autre.

IV. Examen par le Comité

19. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des faits les plus récents concernant la mise en œuvre de la procédure eTIR et de la Banque de données internationale TIR, grâce à laquelle l'un des principaux objectifs de son programme à l'horizon 2030 a été atteint, et inviter les Parties contractantes à la Convention TIR qui ne l'ont pas encore fait à raccorder dès que possible leur système douanier national au système international eTIR.
