



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

##### 154<sup>e</sup> session

Genève, 4-7 février 2020

Point 4 b) ii) b) 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 :**

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

### Rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR sur sa trentième session

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	6	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).....	7	3
V. Projets pilotes eTIR (point 4 de l'ordre du jour) .....	8-10	4
Projets liés au mémorandum d'accord entre la CEE et l'IRU .....	8-10	4
VI. Annexe 11 de la Convention TIR (point 5 de l'ordre du jour) .....	11-16	4
VII. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 6 de l'ordre du jour) .....	17-33	6
A. Contributions du réseau de coordonnateurs eTIR .....	17-19	6
B. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR....	20	6
C. Amendements .....	21-33	7
1. Document d'accompagnement et procédure de secours .....	22-23	7
2. Procédure de réconciliation .....	24-25	7



3.	Indicateurs .....	26	7
4.	Clef de contrôle .....	27	7
5.	Refus de commencer .....	28	7
6.	Accident ou incident.....	29	7
7.	Validations effectuées par le système international eTIR .....	30	8
8.	Codes d'erreur .....	31	8
9.	Base de données des bureaux de douane .....	32–33	8
VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour) .....	34–37	8
A.	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques.....	34	8
B.	Activités de l'Organisation mondiale des douanes .....	35	8
C.	Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts .....	36	9
D.	Date et lieu de la session suivante.....	37	9
<b>Annexes</b>			
I.	Questions préparées par la Commission européenne sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués selon la procédure eTIR.....		10
II.	Proposition de la Fédération de Russie concernant le recours à des signatures électroniques et à des tiers de confiance pour authentifier le titulaire .....		13
III.	Résultats de l'enquête du GE.1 sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11 .....		14

## 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 trentième session les 18 et 19 septembre 2019 à Budapest, à l'invitation des autorités douanières hongroises.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Belgique, Danemark, Fédération de Russie, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Turquie. Des experts de la Commission européenne étaient également présents.
3. Au début de la session, M. C. Torda (Chef de la Direction des douanes), a prononcé une déclaration liminaire au nom de l'Administration nationale hongroise des impôts et des douanes, souhaitant la bienvenue aux délégués dans les bureaux du siège de l'Administration à Budapest. Il a souligné l'importance croissante des techniques de traitement électronique des procédures douanières et a donc salué la création d'une plateforme électronique associée au régime TIR. Se remémorant la première fois que le Groupe d'experts s'est réuni à Budapest, en 2003, il a félicité les experts des grands progrès accomplis depuis lors dans le domaine de l'informatisation du régime TIR et leur a souhaité de bons résultats sur les questions d'actualité inscrites à l'ordre du jour de la session, en particulier les débats sur le projet d'annexe 11.
4. Les participants ont par ailleurs pris note de la proposition visant à transformer le Groupe d'experts en un groupe d'experts officiel, qui bénéficierait d'un service d'interprétation pendant ses sessions et de services de traduction de ses documents officiels dans les trois langues de travail de la CEE. Le Groupe d'experts a noté en outre que compte tenu des incidences financières, cette conversion nécessiterait l'appui du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) ainsi que l'approbation du Comité des transports intérieurs (CTI) et du Comité exécutif de la CEE.

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

*Document(s) :* Document informel GE.1 n° 1 (2019).

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document informel GE.1 n° 1 (2019). En outre, il est convenu, si les délais le permettaient, d'examiner au titre du point 5 de l'ordre du jour une liste de questions établie par la Commission européenne sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués selon la procédure eTIR (annexe I), ainsi qu'une proposition concernant le recours à des signatures électroniques et à des tiers de confiance pour authentifier le titulaire, présentée par la Fédération de Russie dans le cadre des réunions des « Amis de la Présidence » (annexe II). À la demande du Groupe d'experts, la Fédération de Russie a accepté de faire un exposé sur le concept de tiers de confiance au titre du même point de l'ordre du jour.

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

6. Le Groupe d'experts a élu M. H. Greven (Pays-Bas) Président pour l'année 2019.

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

7. Le Groupe d'experts a rappelé qu'à sa vingt-huitième session, un représentant de la Commission européenne avait présenté un exposé sur l'utilisation possible de la technologie de la chaîne de blocs aux fins du système informatisé de contrôle des mouvements de produits soumis à accises (EMCS) de l'Union européenne et dans le cadre d'un projet de numérisation des carnets ATA (Admission Temporaire – Temporary

Admission) (eATA) et s'est félicité de l'offre qui lui avait été faite d'être informé, au cours d'une prochaine session, des résultats de la validation du concept lié à ce projet.

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

### Projets liés au mémorandum d'accord entre la CEE et l'IRU

8. Rappelant qu'un mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU) dans le domaine de l'informatisation du régime TIR, complété par un accord de financement en vue de l'informatisation totale du régime TIR, avait été signé le 6 octobre 2017, le Groupe d'experts s'est félicité du projet eTIR récemment lancé entre l'Azerbaïdjan et l'Iran. Il a noté qu'un premier transport eTIR d'Iran en Azerbaïdjan avait déjà eu lieu, que sept sociétés et 35 bureaux de douane avaient été sélectionnés pour participer au projet et que la Géorgie avait exprimé le souhait d'y prendre également part.

9. Le Groupe d'experts a en outre noté que l'Iran et la Turquie s'entretenaient encore d'une révision de leur actuel mémorandum d'accord, qui permettrait d'étendre leur projet pilote eTIR à tous les bureaux de douane et à tous les titulaires de carnet TIR des deux pays.

10. Enfin, le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du secrétariat sur les faits nouveaux survenus récemment dans le système international eTIR parallèlement aux projets pilotes. En particulier, le secrétariat a décrit en détail les efforts déployés pour faire en sorte que le système international eTIR soit fiable et sûr et que tous les messages E et I soient bientôt mis en œuvre et testés et, partant, disponibles pour lancer des projets en liaison directe avec les administrations douanières.

## VI. Annexe 11 de la Convention TIR (point 5 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/9/Rev.2.

11. Le Groupe d'experts a pris note des progrès accomplis en ce qui concernait la nouvelle annexe 11 et des observations formulées par diverses Parties contractantes, qui figuraient dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/9/Rev.2. En particulier, il a pris acte des deux principales questions sur lesquelles aucun consensus n'avait encore été atteint : a) les bureaux de douane qui devraient recevoir les renseignements anticipés TIR et b) l'authentification du titulaire.

12. Lors de l'examen de l'article 2 b), de l'article 6 et de la note explicative 11.6.2, le Groupe d'experts a estimé que la précision apportée par la note explicative 11.6.2 ne serait pas nécessaire si l'article 2 b) et l'article 6 indiquaient clairement quand et à qui les renseignements anticipés TIR devaient être envoyés. Par conséquent, pour faire en sorte que l'annexe 11 soit harmonisée avec les spécifications eTIR, il a proposé d'ajouter « et du pays dans lequel le titulaire ou son représentant demandera une modification des données de déclaration », après « du pays de départ », à la définition des renseignements anticipés TIR énoncée à l'article 2 b).

13. En outre, le Groupe d'experts a proposé les deux options suivantes pour rendre encore plus clair le texte de l'article 6.

#### Option 1

Les renseignements anticipés TIR doivent être communiqués par le titulaire, ou par son représentant, aux autorités compétentes du pays de départ et du pays dans lequel le titulaire ou son représentant demande une modification des données de déclaration. Une fois que la déclaration, ou la modification, a été acceptée conformément à la législation nationale, les autorités compétentes transfèrent les données de la déclaration, ou la modification apportée à celles-ci, dans le système international eTIR.

## Option 2

Les renseignements anticipés TIR doivent être communiqués par le titulaire, ou par son représentant, aux autorités compétentes du pays de départ. Une fois que la déclaration a été acceptée conformément à la législation nationale, les autorités compétentes transfèrent les données de cette déclaration dans le système international eTIR.

Lorsque le titulaire a l'intention de modifier les données de la déclaration acceptées par les autorités compétentes du pays de départ, les renseignements anticipés TIR sont également communiqués par le titulaire, ou par son représentant, aux autorités compétentes du pays dans lequel le titulaire ou son représentant demande la modification de ces données. Une fois qu'elle a été acceptée conformément à la législation nationale, les autorités compétentes transfèrent la modification dans le système international eTIR.

14. En ce qui concerne l'authentification du titulaire, la délégation de la Fédération de Russie a regretté que le secrétariat n'ait pas publié (en tant que document informel) une proposition qu'elle avait présentée au cours des réunions des Amis de la Présidence, qui figure à l'annexe II du présent rapport. Le secrétariat a expliqué que, d'une part, il n'avait pas reçu de demande aussi explicite de la Fédération de Russie. D'autre part, la proposition ne tenait pas compte des amendements qui avaient été approuvés par le Groupe d'experts lors de réunions précédentes, tels qu'ils figuraient dans le document informel GE.1 n° 4 (2019), plus précisément la décision de renoncer à l'utilisation d'une clef de contrôle pour préserver l'intégrité de la déclaration pendant tout le transport. Bien que la proposition n'ait pas été publiée à l'avance, le Groupe d'experts a accepté de l'examiner et a demandé à la délégation de la Fédération de Russie de préciser le concept de tiers de confiance, qui est le principal élément technique venant à l'appui de sa proposition.

15. La délégation de la Fédération de Russie a fait un exposé sur le concept de tiers de confiance, qui suscitait de l'intérêt ainsi que de nombreuses questions. Elle a précisé que le recours à un tiers de confiance exigerait de toutes les Parties contractantes qu'elles n'utilisent la signature électronique que pour l'authentification du titulaire lorsque celui-ci soumet les renseignements anticipés TIR. En outre, elle a expliqué que chaque Partie contractante devrait mettre en place un tiers de confiance national, qui devrait être en relation avec les tiers de confiance de toutes les autres Parties contractantes, et que, pour éviter d'avoir à mettre chaque tiers de confiance en relation avec tous les autres, ce qui conduirait à un nombre exponentiel de mises en relation, celles-ci pourraient également être effectuées par l'intermédiaire d'un tiers de confiance central qui pourrait être encadré, par exemple, par la CEE. S'agissant des coûts, la délégation de la Fédération de Russie n'était pas en mesure d'estimer le coût par pays de la mise en place d'un tiers de confiance, ni le coût de la création d'un tiers de confiance central à la CEE, mais elle a accepté de travailler avec le secrétariat pendant la période intersessions pour fournir des chiffres à la prochaine session du Groupe d'experts, ainsi que, éventuellement, une proposition révisée tenant compte des amendements approuvés aux spécifications eTIR. Tout en étant favorable à l'idée de poursuivre l'examen de la proposition, notamment en ce qui concerne l'incidence financière sur l'ensemble du projet eTIR, le Groupe d'experts a estimé que l'introduction de nouvelles parties prenantes, telles que des tiers de confiance, imposerait de préciser les rôles et responsabilités de ces parties prenantes dans les spécifications eTIR.

16. Le Groupe d'experts est également convenu de procéder à un premier examen d'une liste de questions, établie par la Commission européenne, sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués selon la procédure eTIR (annexe I), bien que ces questions n'aient été présentées qu'à la session. Reconnaissant que la langue de travail du Groupe d'experts était l'anglais seulement, les experts de la délégation russe ont indiqué que pour préparer la réunion, ils avaient traduit les documents informels en russe, mais n'avaient pas pu le faire avec les questions, celles-ci n'ayant été déposées qu'à la session. Cependant, ils étaient favorables à l'idée de faire un premier examen de ces questions. Dans les limites du temps disponible, le Groupe d'experts a provisoirement répondu à certaines des questions (voir l'annexe I) et a demandé au

secrétariat, en consultation avec la Commission européenne, de poursuivre ces travaux et de distribuer les projets de réponses aux coordonnateurs eTIR, pour examen à sa prochaine réunion. Il a estimé qu'une fois approuvées par les organes compétents, les questions et les réponses pourraient être affichées sur le site Web du projet eTIR dans une nouvelle section consacrée aux questions fréquemment posées.

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

### **A. Contributions du réseau de coordonnateurs eTIR**

*Document(s) :* Document informel GE.1 n° 2 (2019), document informel GE.1 n° 3 (2019).

17. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 2 (2019) et, en particulier, du fait que 38 pays avaient désigné un ou plusieurs coordonnateurs eTIR<sup>1</sup>. Il a également rappelé qu'il avait été demandé aux coordonnateurs eTIR, ainsi qu'aux coordonnateurs TIR, de répondre à son enquête sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11, dont les résultats figuraient dans le document informel GE.1 n° 3 (2019).

18. Le Groupe d'experts a regretté que 12 réponses seulement aient été reçues mais, considérant qu'une seule réponse avait été reçue de l'Union européenne au nom de tous ses États membres, il a noté que les résultats définitifs n'en reflétaient pas moins l'opinion de 39 Parties contractantes. S'agissant des délais nécessaires aux administrations douanières pour se connecter au système eTIR, le Groupe d'experts a noté que peu de pays étaient en mesure de faire une telle évaluation et que certains ne pourraient se connecter au système international eTIR que dans le cadre de projets déjà prévus visant à améliorer leurs systèmes douaniers informatiques et télématiques. En ce qui concerne la possibilité d'utiliser la clause de retrait figurant dans le projet d'annexe 11, le Groupe d'experts a noté que trois pays pourraient utiliser cette clause, les ressources nécessaires pour appliquer l'annexe 11 pouvant ne pas être justifiées par le nombre de carnets TIR que ces pays traitaient actuellement.

19. Enfin, le Groupe d'experts a prié le secrétariat de communiquer les résultats définitifs de l'enquête au WP.30. Ces résultats figurent à l'annexe III du présent rapport.

### **B. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR**

*Document(s) :* document informel GE.1 n° 5 (2017), document informel GE.1 n° 6 (2017), document informel GE.1 n° 7 (2017), document informel GE.1 n° 8 (2017) et document informel GE.1 n° 4 (2019).

20. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 4 (2019), qui contient tous les amendements qu'il avait déjà approuvés à ses vingt-septième, vingt-huitième et vingt-neuvième sessions. Il a indiqué que ces modifications seraient incluses dans la prochaine version (4.3) des spécifications eTIR, tandis que la version actuelle (4.2a) figurait dans les documents informels GE.1 n°s 5, 6, 7 et 8 (2017). Toutefois, le Groupe d'experts a fait observer qu'une partie de la terminologie utilisée dans le document informel GE.1 n° 4 (2019) n'était pas harmonisée avec le texte de l'annexe 11, celle-ci étant en cours d'examen, et il a demandé au secrétariat d'apporter les modifications nécessaires dès que la version finale du texte de l'annexe 11 serait établie.

<sup>1</sup> La liste des coordonnateurs eTIR est disponible sur le site Web du système eTIR, à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html](http://www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html).

## C. Amendements

*Document(s)* : document informel GE.1 n° 5 (2019).

21. Le Groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendement, ainsi que les observations figurant dans le document informel GE.1 n° 5 (2019), et a pris les décisions suivantes :

### 1. Document d'accompagnement et procédure de secours

22. Le Groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement, la description succincte de son utilisation, la révision du chapitre 1.2 (Procédure de secours) des spécifications fonctionnelles du régime eTIR et du chapitre 3 du document sur les concepts eTIR ainsi que quatre propositions d'amendement figurant au paragraphe 5 du document informel GE.1 n° 5 (2019).

23. Le Groupe d'experts a approuvé les amendements proposés au paragraphe 5 du document informel GE.1 n° 5 (2019), moyennant de légères modifications d'ordre rédactionnel. Après l'exposé d'un expert de la Commission européenne, il a prié le secrétariat d'établir, pour sa prochaine session, des diagrammes d'activité afin de préciser davantage les procédures de secours.

### 2. Procédure de réconciliation

24. Le Groupe d'experts a remercié les experts de la Commission européenne d'avoir communiqué des documents relatifs aux centres d'assistance nationaux, élément essentiel de la procédure de réconciliation du nouveau système de transit informatisé (NSTI), et a noté que ces experts avaient exprimé des doutes quant à l'utilité d'une procédure générale de réconciliation dans le cadre du projet eTIR.

25. Le Groupe d'experts a en outre souligné l'absence de base juridique dans la Convention TIR (autre que l'annexe 10), ainsi que dans l'annexe 11, pour l'établissement d'une procédure générale de réconciliation. Toutefois, compte tenu de l'absence de l'IRU, qui avait été le principal partisan de l'introduction d'une procédure de réconciliation dans les spécifications eTIR, il a décidé de reporter la discussion sur cette question à une prochaine session. Le Groupe d'experts a saisi cette occasion pour exprimer ses regrets quant à l'absence d'experts de l'IRU à la session.

### 3. Indicateurs

26. Le Groupe d'experts a approuvé la proposition visant à supprimer les listes de codes 18 et 19.

### 4. Clef de contrôle

27. Rappelant son débat sur les complications liées à l'utilisation d'une clef de contrôle lors de la présentation des renseignements anticipés TIR, le Groupe d'experts a approuvé toutes les modifications proposées au paragraphe 14 du document informel GE.1 n° 5 (2019).

### 5. Refus de commencer

28. Le Groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 15 et 16 du document informel GE.1 n° 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message **électronique** de "refus de commencer" à un stade ultérieur ».

### 6. Accident ou incident

29. Le Groupe d'experts a approuvé les modifications proposées au paragraphe 17 du document informel GE.1 n° 5 (2019), sous réserve de la modification suivante de la description du scénario de secours : « [...] enverront néanmoins le message **électronique** requis à un stade ultérieur ».

## **7. Validations effectuées par le système international eTIR**

30. Le Groupe d'experts a noté que, conformément aux spécifications eTIR, le système international eTIR était censé effectuer des validations strictes en ce qui concernait la séquence des messages, le statut du titulaire, le caractère obligatoire des éléments de données, etc. Tout en soulignant qu'il était important que toutes les parties prenantes se conforment aux messages eTIR standard, le Groupe d'experts a reconnu que, pendant une période transitoire, il pourrait être envisagé, au cas par cas, d'accepter des messages qui ne seraient pas pleinement conformes aux spécifications eTIR, par exemple des messages qui arriveraient hors séquence. Gardant cela à l'esprit, il a prié le secrétariat d'établir un projet de tableau présentant les exceptions transitoires possibles aux règles contenues dans la spécification eTIR, pour examen à sa prochaine session.

## **8. Codes d'erreur**

31. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du secrétariat soulignant la nécessité d'améliorer la liste des codes d'erreur (CL99). Il a approuvé la proposition du secrétariat et a demandé une liste révisée des codes d'erreurs, pour examen à sa prochaine session.

## **9. Base de données des bureaux de douane**

32. Le Groupe d'experts a approuvé les modifications proposées aux paragraphes 21 et 22 du document informel GE.1 n° 5 (2019) et a demandé au secrétariat de proposer une interface entre le système international eTIR et la banque de données internationale TIR (ITDB) afin d'extraire des renseignements sur les bureaux de douane agréés eTIR.

33. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt un exposé du Président sur les spécifications de messages sous forme de tableur. Il a reconnu l'importance de présenter toutes les informations relatives à un message sur une seule feuille de calcul et les avantages du format tableur par rapport à un traitement de texte conventionnel ou au format PDF. Toutefois, afin de ne pas compliquer excessivement la publication des spécifications eTIR, le Groupe d'experts a estimé que les spécifications de messages sous forme de tableur ne feraient pas partie de la spécification eTIR mais pourraient être téléchargées sur le site Web du système eTIR, en tant qu'outil destiné à faciliter la mise en œuvre nationale du projet eTIR.

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

## **A. Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques**

34. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt la présentation d'une vidéo par le Secrétaire du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) sur le modèle de données de référence du CEFACT-ONU sur le transport multimodal.

## **B. Activités de l'Organisation mondiale des douanes**

35. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt les informations fournies par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur ses activités, en particulier le fait que les demandes de mise à jour des données pouvaient désormais aussi être soumises directement par les organisations internationales, à condition qu'elles soient soumises six semaines avant les réunions de l'équipe de projet de l'OMD chargée des modèles de données.

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

36. Le Groupe d'experts a pris note de l'évolution de l'application Web de l'ITDB et de l'aboutissement du processus de recrutement du spécialiste des systèmes informatiques chargé de la banque de données.

**D. Date et lieu de la session suivante**

37. Le Groupe d'experts n'était pas encore en mesure de convenir d'une date pour sa session suivante. Il a demandé au secrétariat, en coordination avec le Président, de proposer des dates, éventuellement en mars ou avril 2020.

## Annexe I

### Questions préparées par la Commission européenne sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués selon la procédure eTIR

*Questions/Réponses du Groupe d'experts*

- Nouvel article 1 s) du texte principal de la Convention TIR** Annexe 1 de la Convention TIR
- Page 1 du carnet TIR : Comment la signature du titulaire sera-t-elle traitée dans le contexte eTIR ?
    - GE.1 : En général, les signatures sont remplacées par les éléments de sécurité liés à l'échange de données (IRU, association, agents des douanes). En cas d'envoi anticipé de données TIR par le titulaire, la signature de celui-ci est remplacée par un moyen d'authentification prévu par la législation nationale, y compris les signatures électroniques. La communication entre le système international eTIR et les administrations douanières sera également sécurisée afin de garantir l'authenticité des informations concernant le titulaire.
  - Où les règles concernant l'utilisation du carnet eTIR seront-elles fournies ?
    - GE.1 : Le carnet eTIR n'est pas un concept utilisé dans les spécifications eTIR (voir l'article 1 s)). Les règles relatives à l'utilisation du document d'accompagnement sont abordées dans les spécifications eTIR.
  - Quel régime linguistique sera appliqué au carnet eTIR (français/anglais/russe) ?
    - GE.1 : La traduction pourra être demandée, comme c'est le cas pour le carnet TIR papier.
  - Page 2 du carnet TIR : Comment la signature/le cachet des autorités douanières seront-ils traités dans le système eTIR ?
    - GE.1 : En général, les signatures sont remplacées par les éléments de sécurité liés à l'échange de données (IRU, association, agents des douanes). En cas d'envoi des données de la déclaration et des données relatives aux opérations TIR par les administrations douanières, la signature/le cachet seront remplacés par un moyen d'authentification prévu dans le système international eTIR.
  - Page 3 du carnet TIR : Comment le « procès-verbal de constat » sera-t-il rempli dans le contexte eTIR ?
    - GE.1 : Les spécifications eTIR prévoient une utilisation spécifique du procès-verbal de constat en cas d'accident ou d'incident.
  - Même s'il n'est pas utilisé actuellement, comment le système eTIR traitera-t-il le carnet TIR Tabac/Alcool ?
    - GE.1 : En utilisant différents « types de garantie ».
  - Comment les listes de chargement et les documents supplémentaires seront-ils traités dans le contexte eTIR ?
    - GE.1 : En utilisant les catégories « pièces jointes » et « objets binaires ».
  - Comment les indications de réserves seront-elles possibles dans eTIR ?
    - GE.1 : En utilisant l'attribut « réserve » dans le message de fin d'opération.
  - Comment la case « Pour usage officiel » sera-t-elle disponible, en particulier lorsque les autorités douanières n'autorisent pas l'entrée de marchandises sous le régime TIR sur le territoire de leur pays ?

*Questions/Réponses du Groupe d'experts*

- GE.1 : Lors de l'envoi du message de « refus de commencer une opération TIR », les douanes peuvent utiliser l'attribut « motif ».
- Quelle est la durée de validité d'un carnet eTIR par rapport à un carnet TIR (case 1 et art. 9 de la Convention TIR) ?
  - GE.1 : La procédure à suivre pour établir la validité devrait être la même que pour les carnets TIR papier. La chaîne de garantie devrait être en mesure de préciser si elle a l'intention de modifier la durée de validité des garanties eTIR.

**Annexe 9, partie I, paragraphe 3 vi)**

- Quelle sera l'incidence du système international eTIR sur le prix d'un carnet eTIR ?
  - GE.1 : À ce stade, l'analyse coûts-avantages est la seule étude qui ait abordé cette question. Toutefois, seule la chaîne de garantie peut indiquer les conséquences de l'informatisation sur les prix des garanties.

**Annexe 9, partie II, paragraphe 4**

- Une personne qui a l'autorisation d'utiliser le carnet TIR papier a-t-elle automatiquement le droit d'utiliser eTIR ?
  - GE.1 : Oui.

**Annexe 9, partie III, paragraphe 2 g)**

- Est-il possible qu'un carnet eTIR soit faux ou contrefait ?
  - GE.1 : En principe, oui, car les systèmes informatiques et télématiques peuvent être piratés, mais les normes de sécurité les plus élevées dans ce domaine seront mises en place pour éviter que cela se produise. En outre, les informations étant échangées entre toutes les parties prenantes, il sera très difficile d'utiliser une garantie électronique fautive ou contrefaite sans être rapidement découvert.

**Annexe 10, paragraphe 2**

- Comment le formulaire de réconciliation sera-t-il utilisé dans le contexte eTIR (en particulier la partie concernant les souches) ?
  - GE.1 : Des discussions concernant une éventuelle procédure de réconciliation sont toujours en cours au sein du Groupe de travail.

**Article 2**

- Dans le cas d'un transport qui commence et se termine dans le même pays et traverse un autre pays, une mention appropriée est nécessaire dans le carnet TIR. Comment cette disposition sera-t-elle mise en œuvre dans le système eTIR ?
- En ce qui concerne le commentaire relatif à l'article 2 (« Utilisation des carnets TIR – premier tiret ») : comment la suspension du transport eTIR sera-t-elle traitée ?

**Article 3**

- Pour les marchandises volumineuses, comment le carnet eTIR traitera-t-il la disposition de l'article 32 (mention « marchandises pondéreuse ou volumineuses ») ? Cela figure-t-il dans les spécifications ?
- Veuillez également décrire comment les documents mentionnés à l'article 33 (par exemple les listes de colisage, les photos, les plans) pourraient être traités dans le contexte eTIR. Peut-être pourraient-ils être téléchargés dans le système eTIR ?

**Article 17**

- Sera-t-il possible d'utiliser le système eTIR dans des situations telles que celles qui sont décrites à l'article 17 (pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules) ?

**Article 18**

- Veuillez envisager d'insérer dans les spécifications une explication sur la manière dont seront traités les transports eTIR qui impliquent plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination. Un tel ajout pourrait éviter beaucoup de questions à l'avenir.

**Article 21**

- Comment les autorités douanières vont-elles insérer une note dans le carnet eTIR dans le cas où elles renvoient le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin si aucun dédouanement n'a été effectué (ou si celui-ci n'a pas été effectué en bonne et due forme) – note explicative E.N. 0.21-3 ?

**Articles 23 et 24**

- Dans le cas exceptionnel d'une escorte, comment les autorités douanières vont-elles insérer une note et l'indication des raisons de l'escorte dans le carnet eTIR ?
- Comment sera-t-il fait mention des nouveaux scelllements (voir également les articles 34 et 35, qui doivent être clairs dans le contexte eTIR) ?

**Article 28**

- Dans le contexte eTIR, comment le carnet eTIR sera-t-il rendu au titulaire ou à toute autre personne ? Un message correspondant est-il prévu ? En outre, une preuve de fin d'opération peut-elle être imprimée ?

**Annexe 9, partie I, paragraphe 3, nouvel alinéa xi)**

Les associations garantes auront l'obligation de confirmer la validité d'une garantie. Il pourrait être utile d'inclure dans les spécifications eTIR une liste des procédures informatiques que les administrations nationales devraient suivre pour obtenir ces informations (voir les autres observations sur l'article 10 de l'annexe 11).

**Annexe 11, article 6**

Étant donné que les renseignements anticipés TIR peuvent être transmis soit directement aux autorités compétentes (par exemple par le biais de systèmes douaniers tels que le NSTI), soit par le biais du système international eTIR, la spécification pourrait-elle préciser les points suivants :

- Le système international eTIR fournira-t-il un service Web ?
- Comment le service Web identifiera-t-il le titulaire (ou son représentant) ?
- Les administrations douanières auront-elles un accès privilégié au système international eTIR ?
- Que se passera-t-il si les renseignements sont fournis par le titulaire en même temps dans un système douanier et dans le système international eTIR ? En particulier, quels renseignements prévaudront ?
- Les Parties contractantes doivent accepter la communication de renseignements anticipés TIR via le système international eTIR. Comment pourront-elles authentifier le titulaire conformément à leur droit national (cf. art. 7) ? Ou cela n'est-il pas nécessaire dans ce cas, puisque conformément au paragraphe 2 de l'article 7, les Parties contractantes doivent accepter l'authentification du système international eTIR ?

## Annexe II

### Proposition de la Fédération de Russie concernant le recours à des signatures électroniques et à des tiers de confiance pour authentifier le titulaire

Dans le modèle conceptuel de données eTIR (document informel GE.1 n° 6 (2017), paragraphe 5 (page 48) et paragraphe 21 (page 49) (ainsi que dans d'autres paragraphes qui reprennent le sens de ces paragraphes), lire ce qui suit<sup>1</sup> :

5. Après avoir généré la « clef » destinée à assurer l'intégrité des renseignements anticipés sur le chargement, le titulaire **signe les renseignements anticipés au moyen d'une signature numérique, conformément à la législation de son pays de résidence, et** envoie ces renseignements au système douanier du pays de départ en utilisant le mécanisme national de déclaration du pays de départ (s'il dispose des pouvoirs requis), le mécanisme de déclaration de son pays de résidence (si ce mécanisme peut servir pour les déclarations faites dans les autres pays), le service Web accessible dans le système international eTIR ou un mécanisme de déclaration proposé par le secteur privé.

...

21. Le système international eTIR **vérifie la signature numérique au moyen de services de vérification des signatures numériques (services de tiers de confiance) et, en cas de résultat positif de la vérification,** confirme la réception des renseignements.

---

<sup>1</sup> Le texte en **gras** correspond aux amendements proposés par la Fédération de Russie.

## Annexe III

[Anglais/français/russe]

### Résultats de l'enquête du GE.1 sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11

#### I. Généralités

1. À sa vingt-neuvième session, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après le Groupe d'experts) avait chargé le secrétariat d'élaborer une enquête et de la distribuer aux coordonnateurs TIR et eTIR pour évaluer :

- La volonté des Parties contractantes TIR de se connecter au système international eTIR, une fois que l'annexe 11 et les spécifications eTIR auraient été adoptées ;
- L'intention des Parties contractantes TIR de ne pas accepter l'annexe 11 et, dans l'affirmative, la raison de ce refus.

2. Le Groupe d'experts avait fixé au 31 janvier 2019 la date limite pour répondre à l'enquête et prié le secrétariat de présenter des résultats préliminaires au WP.30 à la session que celui-ci tiendrait en février 2019 et les résultats définitifs à sa trentième session.

3. Le secrétariat a envoyé l'enquête le 5 décembre 2018 et, à sa 151<sup>e</sup> session, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a pris note des résultats préliminaires de l'enquête du GE.1 sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11 et a instamment prié toutes les Parties contractantes de répondre à l'enquête au plus tard le 28 février 2019. Le 1<sup>er</sup> mars 2019, le secrétariat a envoyé un dernier rappel aux coordonnateurs TIR et eTIR pour leur demander de répondre à l'enquête.

#### II. Questions de l'enquête

4. Les deux questions suivantes ont été posées en anglais, français et russe :

Question 1 / Вопрос 1

How long would your customs administration require to connect to the eTIR international system once the eTIR specification have been finalized and Annex 11 will be adopted?

De combien de temps votre administration des douanes aura-t-elle besoin pour se connecter au système international eTIR une fois que les spécifications eTIR auront été finalisées et que l'annexe 11 sera adoptée ?

Сколько времени потребуется Вашей таможенной администрации для подключения к международной системе eTIR после того, как спецификация eTIR будет завершена, и Приложение 11 будет принято?

Question 2 / Вопрос 2

The provisions introducing new Annex 11 of the TIR Convention provide the possibility for TIR Contracting parties not to accept the annex, i.e. allowing countries not (yet) interested in eTIR not to be bound by the provisions of Annex 11. Does your administration intend to use this so-called "opt out" clause, and if so, why?

Les dispositions introduisant la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR offrent aux Parties contractantes TIR la possibilité de ne pas accepter l'annexe, ce qui

permet aux pays qui ne sont pas (encore) intéressés par eTIR de ne pas être liés par les dispositions de l'annexe 11. Votre administration a-t-elle l'intention d'utiliser cette « clause de retrait », et si oui, pourquoi ?

Положения, включенные в новое Приложение 11 Конвенции МДП, дают возможность Договаривающимся сторонам МДП не принимать Приложение, то есть позволяют странам, которые (пока) не заинтересованы в eTIR, не быть связанными положениями Приложения 11. Будет ли Ваша администрация использовать это в качестве так называемого «отказа» от применения, и если да, то почему?

### III. Résumé des réponses

5. Douze réponses ont été reçues, dont une qui avait été envoyée au nom de la Commission européenne et des États membres de l'Union européenne (28). Par conséquent, l'opinion de 39 Parties contractantes trouve son expression dans le présent document.

6. Trois Parties contractantes (Macédoine du Nord, Serbie et Turquie) ont indiqué le temps dont elles auraient besoin pour se connecter au système international eTIR une fois que les spécifications eTIR auraient été finalisées et que l'annexe 11 serait adoptée (respectivement un an, deux ans et un an et demi). L'Union européenne et la Suisse ont fait savoir qu'elles pourraient éventuellement intégrer le projet eTIR dans des projets déjà planifiés qu'elles prévoyaient de déployer respectivement en 2025 et 2026. Les autres Parties contractantes n'étaient pas en mesure d'évaluer le temps requis ou ne l'ont pas indiqué dans leur réponse.

7. Seuls trois pays (Monténégro, Norvège et Suisse) ont indiqué qu'ils pourraient utiliser la clause de retrait prévue à l'annexe 11, la principale raison invoquée étant que le faible nombre de carnets TIR utilisés dans ces pays ne justifiait pas les investissements requis par le système eTIR.

### IV. Réponses détaillées

8. Les réponses ci-après<sup>1</sup> ont été reçues par le secrétariat :

#### *Bélarus*

1. La question relative au délai requis par la République du Bélarus pour se connecter au système international eTIR est pour l'instant prématurée.

2. Le Comité national des douanes de la République du Bélarus est intéressé par l'informatisation du régime TIR. Cependant, l'adoption de l'annexe 11 de la Convention TIR devrait être examinée une fois que les problèmes signalés par le Comité national seront résolus, notamment ceux qui sont soulevés dans le document informel WP.30 (2018) n° 1.

#### *Bosnie-Herzégovine*

Dans l'attente d'une réponse du ministère concerné.

#### *Kirghizistan*

1. Le délai de connexion au système international eTIR dépend de nombreux facteurs, dont la modernisation du système informatique du Service des douanes de la République kirghize. En conséquence, il n'est certainement pas possible à l'heure actuelle de répondre au sujet de cette connexion.

2. Non.

<sup>1</sup> Traductions non officielles réalisées, le cas échéant, par le secrétariat.

*Macédoine du Nord*

1. Si une nouvelle application doit être mise au point, l'administration douanière de la Macédoine du Nord aura besoin de deux ans pour se connecter au système international eTIR une fois que les spécifications eTIR auront été finalisées et que l'annexe 11 sera adoptée. S'il faut seulement traduire l'application qui sera utilisée par les autres pays, nous aurons besoin de six mois pour la traduction, les essais et la formation.

2. L'administration douanière de la Macédoine du Nord n'a pas l'intention d'utiliser la clause dite « de retrait ».

*Moldova*

La République de Moldova est favorable à l'adoption de l'annexe 11 de la Convention TIR, qui a trait à la numérisation du carnet TIR (eTIR), et nous annonçons par la présente que nous sommes positivement engagés dans cette adoption.

Au stade actuel, la République de Moldova s'emploie à relancer son système de déclaration électronique préalable TIR-EPD, dans le cadre de la mise en œuvre de la procédure de transit relevant du régime eTIR.

*Monténégro*

1. L'administration douanière du Monténégro n'ayant pas participé au projet de système international eTIR et n'ayant pas non plus pris part aux réunions organisées dans le cadre du projet eTIR, nous ne sommes pas familiarisés avec les questions spécifiques sur lesquels porte ce projet.

Il est important de noter que l'administration douanière du Monténégro met à exécution, de novembre 2018 à novembre 2021, l'un des projets les plus vastes et les plus importants liés à la mise en œuvre de la phase 5 du NSTI et à la préparation de l'adhésion aux conventions relatives à un régime de transit commun et à la facilitation du commerce des marchandises.

À l'heure de donner des réponses, nous ne pouvons pas dire avec certitude combien de temps il faudra à notre administration douanière pour se connecter au système international eTIR une fois que la spécification eTIR aura été finalisée et que l'annexe 11 aura été adoptée.

2. L'administration douanière du Monténégro, pays candidat à l'adhésion à l'UE, a lancé l'un des projets les plus amples et les plus importants liés à la mise en œuvre du NSTI. Outre la mise en place de ce nouveau système, notre organisation prévoit de mettre sur pied un système de gestion des garanties, un système d'analyse des risques, un système de gestion des autorisations, un système de communication électronique des déclarations, un service d'assistance informatique communiquant avec le NSTI, etc.

Au cours de ce projet, notre administration a prévu d'appliquer le régime TIR dans le cadre du NSTI, comme le font les pays de l'UE.

En raison de l'importance du projet lui-même, toutes nos capacités sont mobilisées en ce sens.

D'après l'analyse des statistiques relatives à l'utilisation du carnet TIR au Monténégro, il n'y a que deux titulaires qui font usage de carnets de ce type, dont on compte 50 à 100 utilisations par an.

En ce qui concerne les importations, sur la période allant de 2008 à 2018, le nombre de carnets TIR a diminué constamment, de sorte qu'en 2018, nous n'en comptons que 504.

Pour ces raisons, le Monténégro, en tant que Partie contractante, utilisera la possibilité qui est offerte de ne pas accepter l'annexe 11 et de continuer à appliquer le système actuel des carnets TIR.

*Norvège*

1. La Norvège, comme vous le savez, est une très petite Partie contractante, puisqu'elle délivre un nombre limité de carnets TIR chaque année et ne comptait au 1<sup>er</sup> janvier 2019 que quatre titulaires agréés. Nous n'avons malheureusement pas eu les ressources nécessaires pour donner la priorité aux réunions sur la Convention TIR et c'est pour cette raison que nos connaissances sur la connexion au système eTIR sont très incomplètes. Il est donc très difficile d'estimer les ressources financières et humaines qui seront nécessaires pour se connecter au système eTIR une fois que les spécifications auront été finalisées.

2. Nous aurons besoin de plus de temps et d'une meilleure connaissance du système eTIR avant d'être en mesure de vous faire savoir si et quand nous allons nous connecter, et ne souhaitons donc pas être liés par les dispositions de l'annexe 1. Notre administration devra donc utiliser la clause dite « de retrait ».

*Serbie*

1. Une fois la procédure de passation de marché achevée, la mise en service de la composante nationale du système eTIR pourrait prendre environ un an.

2. Le Ministère des finances et l'Administration des douanes de la République de Serbie estiment que l'adoption de l'annexe 11 de la Convention TIR améliorerait le système TIR et accélérerait les opérations TIR en améliorant l'efficacité et la sécurité des procédures douanières.

*Suisse*

1. L'Administration fédérale des douanes (AFD) est actuellement engagée dans un vaste programme de transformation appelé DaziT, qui prendra fin en 2026. Nous examinerons dans le cadre de ce programme si le système eTIR peut être intégré. Le cas échéant, la planification de la mise en œuvre se fera dans le cadre dudit programme.

2. L'AFD fera vraisemblablement jouer cette « clause de retrait » pour le moment et ne s'engagera pas à utiliser la solution eTIR pour les raisons suivantes :

- Comme mentionné dans la réponse à la question 1, nous examinerons dans le cadre du programme DaziT si le système eTIR sera mis en œuvre et, dans l'affirmative, quand ;
- La Suisse délivre peu de carnets TIR. C'est pourquoi la question de la relation entre les coûts et les avantages est particulièrement importante pour nous. En cas de mise en œuvre, l'aspect temporel devrait également être pris en considération pour la même raison ;
- ASTAG, l'association émettrice responsable en Suisse, avait des questions à poser au sujet de la chaîne de garantie TIR (art. 8 et 11 de la Convention TIR). Des éclaircissements devraient être apportés à cet égard dans le contexte du projet eTIR.

*Turquie*

1. Comme vous le savez peut-être, la CEE poursuit les travaux d'élaboration du système international eTIR et l'infrastructure logicielle et matérielle n'a pas été mise en place pour l'instant. Étant donné que les exigences du système aux fins de l'harmonisation avec notre système douanier ne sont pas encore déterminées, l'administration douanière turque a besoin d'au moins dix-huit mois pour se connecter au système international eTIR.

2. D'autre part, étant donné que la Turquie est un pays pionnier dans la mise en œuvre de projets pilotes eTIR avec l'Iran et la Géorgie, nous jugeons très important que le système eTIR soit utilisé par toutes les Parties contractantes dans les meilleurs délais. C'est pourquoi nous soutenons tous les travaux administratifs, juridiques et techniques qui contribuent à la mise en place du système eTIR. Par

conséquent, nous adopterons l'annexe 11 et, en l'occurrence, lancerons des transactions eTIR.

#### *Ukraine*

1. En 2018, l'Ukraine a exprimé son intention de participer au projet pilote eTIR de couloir de transport Ukraine-Géorgie-Azerbaïdjan-Kazakhstan. À cet égard, des solutions juridiques et informatiques sont déjà appliquées en Ukraine pour mettre en œuvre ce projet pilote.

Nous prévoyons d'effectuer le premier transport utilisant la garantie électronique (dans le cadre du projet pilote eTIR) approximativement après le premier trimestre de 2019.

2. L'Ukraine est intéressée par l'adoption et l'application de l'annexe 11 de la Convention TIR.

En outre, nous souhaitons vous informer que le 26 décembre 2018, le Service fiscal national d'Ukraine a agréé les transporteurs proposés par l'ASMAP ukrainienne et que les autorités douanières qui vont participer au projet pilote eTIR ont été déterminées.

#### *Union européenne*

1. Dans l'UE, une approche commune est envisagée qui consiste à continuer à utiliser le NSTI pour suivre les mouvements TIR. Afin de faciliter l'eTIR, une interconnexion serait nécessaire, pour laquelle des modifications devraient être apportées dans le NSTI. Compte tenu du stade avancé du développement actuel de la phase 5 du NSTI, ces modifications ne seront possibles que dans la phase suivante. Les travaux de la phase 6 devraient débuter au quatrième trimestre de 2019. Si les spécifications eTIR sont adoptées avant cette date, l'interconnexion eTIR pourra être envisagée pour cette phase. La phase 6 devrait être déployée au cours d'une fenêtre de déploiement allant du deuxième trimestre de 2024 au deuxième trimestre de 2025.

2. À ce stade, l'Union européenne n'a pas l'intention d'utiliser la clause de retrait et, étant donné qu'elle est considérée comme un seul territoire aux fins de la Convention TIR, ses États membres ne peuvent pas non plus décider individuellement d'utiliser cette clause. Actuellement, TOUS les États membres et la Commission européenne participent à la mise en œuvre de nombreux systèmes informatiques (nouveaux ou considérablement modernisés) pour appliquer le Code des douanes de l'Union (CDU) et le programme de travail qui s'y rapporte. Cela limite les ressources disponibles pour d'autres projets de nouveaux systèmes informatiques. Toutefois, si certains États membres souhaitent mettre en pratique le système eTIR à titre expérimental avant la mise en œuvre d'une solution à l'échelle de l'UE, ils sont invités à étudier cette possibilité.

---