



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****155^e session**

Genève, 9-12 juin 2020

Point 3 c) i) c) de l'ordre du jour provisoire

**Conventions douanières relatives au transport international de marchandises
sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) :****Application de la Convention :****eTIR:****Activités du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques
et techniques de l'informatisation du régime TIR****Questions et réponses concernant l'application de diverses
dispositions de la Convention TIR pour les opérations
de transports effectuées sous le régime eTIR****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. Lors de sa trentième session, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a convenu de procéder à un premier examen d'une liste de questions, établie par la Commission européenne, concernant l'application de diverses dispositions de la Convention TIR pour les opérations de transports effectuées sous le régime eTIR. Dans le temps dont il disposait, le GE.1 a apporté des réponses provisoires à certaines de ces questions et demandé au secrétariat, en consultation avec la Commission européenne, de poursuivre ce travail et de communiquer les projets de réponses aux coordonnateurs eTIR pour examen à la prochaine réunion du GE.1.

2. Le 6 janvier 2020, le secrétariat a envoyé aux coordonnateurs eTIR la liste des questions avec les projets de réponses. La liste des questions est reproduite dans la section II en même temps que les observations reçues des coordonnateurs eTIR jusqu'à présent, c'est-à-dire de Belgique et de Serbie (les Pays-Bas ont indiqué ne pas avoir de remarques à formuler et pouvoir accepter dès lors les réponses fournies).

3. Lors de sa 154^e session, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) avait décidé que les administrations douanières et les associations nationales devraient être capables d'ajouter à la liste leurs propres questions concernant l'application de diverses dispositions de la Convention TIR (y compris l'annexe 11) pour les opérations de transports effectuées sous le régime eTIR. Il a demandé au secrétariat



d'inviter par courriel les coordonnateurs TIR auprès des douanes et des associations, ainsi que les coordonnateurs eTIR à lui faire parvenir leurs questions, afin de les publier sous forme de documents pour examen par le GE.1 ou par le Groupe de travail (selon la nature des questions), avec les réponses provisoires.

4. Lors de sa trente et unième session, le GE.1 a examiné le document GE.1 n° 3 (2020), contenant la liste de questions, établie à l'origine par la Commission européenne, concernant l'application de diverses dispositions de la Convention TIR pour les opérations de transports effectuées sous le régime eTIR, les réponses proposées par le Groupe d'experts à sa dernière session, des réponses supplémentaires proposées par le secrétariat, des observations émanant de coordonnateurs eTIR, ainsi que de nouvelles questions envoyées par des coordonnateurs TIR et eTIR, à la suite de la décision du groupe de travail de permettre aux administrations douanières et associations nationales d'ajouter des questions à la liste. Après avoir apporté quelques modifications rédactionnelles à certaines réponses, le GE.1 a prié le secrétariat de soumettre la liste des questions et réponses au WP.30 pour approbation, avant de les afficher sur le site Web du projet eTIR dans une nouvelle section consacrée aux questions fréquemment posées.

II. Questions et réponses concernant l'application de diverses dispositions de la Convention TIR pour les opérations de transports effectuées sous le régime eTIR

Sujet

Question/réponse

**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 ?
 - En général, les signatures (Union internationale des transports routiers (IRU), association, agents des douanes) sont remplacées par les éléments de sécurité liés à l'échange de données. En cas d'envoi de renseignements anticipés TIR par le titulaire, sa signature est remplacée par un moyen d'authentification prévu par la législation nationale, y compris une signature électronique. 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 ?
 - 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 (anglais/français/russe) ?
 - 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 ?
 - En général, les signatures (IRU, association, agents des douanes) sont remplacées par les éléments de sécurité liés à l'échange de données. 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 ?
 - Les spécifications eTIR prévoient une utilisation spécifique du procès-verbal de constat.

- Même s'il n'est pas utilisé actuellement, comment le système eTIR traitera-t-il le carnet TIR Tabac/Alcool ?
 - En utilisant différents « types de garantie ».
- Comment les listes de chargement et les documents supplémentaires seront-ils traités dans le contexte eTIR ?
 - Les messages I7/E9 permettent de joindre des documents en utilisant les classes « pièces jointes » et « objets binaires ».
- Comment les indications de réserves seront-elles possibles dans eTIR ?
 - 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 ?
 - 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) ?
 - 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 ?
 - 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 ?
 - Oui.

Annexe 9, partie III, paragraphe 2 g)

- Est-il possible qu'un carnet eTIR soit faux ou contrefait ?
 - 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) ?
 - Des discussions concernant une éventuelle procédure de réconciliation sont toujours en cours au sein du Groupe de travail. Une réponse sera donnée une fois que ces discussions auront pris fin.

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 appliquée dans le système eTIR ?
 - Ce cas n'est pas spécifiquement traité dans les spécifications eTIR. Toutefois, sachant que la « mention » est spécifique aux marchandises, elle pourrait être incluse dans la description des marchandises (par le titulaire) et donc approuvée par le bureau de douane de départ au moment de l'acceptation de la déclaration.
- 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 ?
 - Une réponse sera donnée après examen de la question par le GE.1

Article 3

- Pour les marchandises volumineuses, comment le carnet eTIR traitera-t-il la disposition de l'article 32 (mention « marchandises pondéreuses ou volumineuses ») ?
 - Dans la classe « AdditionalInformation » (au niveau du message) « Indicateur Heavy and Bulky goods » permet d'indiquer que des marchandises pondéreuses ou volumineuses sont transportées.
- 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 ?
 - La classe « AttachedDocuments » sert à indiquer tous les documents annexés aux renseignements/à la déclaration anticipés TIR. Tous les documents annexés à la déclaration seront mentionnés.

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) ?
 - Oui. Chaque « Consignment » peut avoir plusieurs « Transport Equipment », et chaque « Consignment Item » comporte un lien vers le « Transport Equipment » dans lequel il est transporté (sauf dans le cas de marchandises pondéreuses ou volumineuses).

Article 18

- Veuillez envisager d'insérer dans les spécifications une explication sur la manière dont seront traités les opérations de transport eTIR qui impliquent plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination. Un tel ajout pourrait éviter beaucoup de questions à l'avenir.
 - L'annexe 1 du document de concept eTIR contient une explication détaillée des différentes procédures aux premiers bureaux de douane de départ et aux bureaux de douane de départ suivants. La différence entre les différents bureaux de douane de destination ne tient qu'au type de fin de l'opération (partielle ou définitive). Pour d'autres cas, comme le rescelllement du véhicule ou du conteneur à des bureaux de douane de destination intermédiaire, les dispositions de la convention TIR s'appliquent.

Article 21

- Comment les autorités douanières vont-elles insérer une note dans le carnet eTIR au cas où elles renvoient le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin si aucun dédouanement n'a été effectué (ou s'il n'a pas été effectué en bonne et due forme) – note explicative E.N. 0.21-2) ?

- Les autorités douanières qui refusent d'effectuer une opération TIR au bureau de douane d'entrée doivent envoyer un message « Refusal to Start » avant de renvoyer le transporteur au poste de douane de sortie du pays voisin.

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 ?
 - Elles peuvent l'indiquer dans l'attribut « Remark » de la classe « AdditionalInformation » lorsqu'elles envoient le message « Start TIR operation ».
- Comment sera-t-il fait mention des nouveaux scellés (voir également les articles 34 et 35, qui doivent être clairs dans le contexte eTIR) ?
 - Lorsqu'on envoie les messages « Start TIR operation » et « Terminate TIR operation », les douanes peuvent indiquer qu'elles ont apposé de nouveaux scellés dans l'attribut « Transport Equipment ».

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 ?
 - Le système eTIR est conçu pour fonctionner en temps réel. Toutes les informations envoyées au système international eTIR sont aussi transmises à l'organisation internationale qui pourrait les communiquer au transporteur. Il n'est donc pas prévu de communication directe entre le système international eTIR et le titulaire.

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).

- À ce stade, l'intention est de fournir une procédure de secours standard qui permette de demander des informations à l'organisation internationale paragraphe 2 de l'article 10 de l'annexe 11). La procédure relative à l'application du paragraphe 3 de l'article 10 de l'annexe 11 doit être définie sur le plan national, en cas de besoin, dans l'accord entre l'autorité compétente et l'association garante nationale (comme il est indiqué au paragraphe 4 de l'article 10 de l'annexe).

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 l'intermédiaire du système international eTIR, la spécification pourrait-elle préciser les points suivants :

- Le système international eTIR fournira-t-il un service Web ?
 - Oui.
- Comment le service Web identifiera-t-il le titulaire (ou son représentant) ?
 - Une procédure permettant d'obtenir les pouvoirs requis (infrastructure à clef publique (ICP)), doit faire partie des spécifications. Elle impliquera très probablement l'association nationale émettrice et les douanes.
- Les administrations douanières auront-elles un accès privilégié au système international eTIR ?
 - Les administrations douanières auront accès au système international eTIR par le biais de services Web, notamment en faisant une demande (I5/I6), ce qui leur permettra de récupérer toutes les données relatives à une garantie accordée. Aucun autre accès n'est prévu pour le moment.

- 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 ?
 - Si le titulaire communique des renseignements anticipés TIR deux fois (au même système ou à des systèmes différents) il recevra des références différentes pour ces renseignements. Lorsqu'il/elle se rendra au bureau de douane de départ pour présenter le véhicule (ou le conteneur) avec les marchandises, il/elle ne sera en mesure de se référer qu'à une seule des séries de renseignements anticipés TIR qu'il/elle a soumises. Par conséquent, au moment de l'acceptation de la déclaration, la douane saura quels renseignements doivent être utilisés.
- 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 n'est-ce 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 ?
 - C'est exactement le sens du paragraphe 2 de article 7. Une fois que le titulaire a été identifié par le système international eTIR, les administrations douanières doivent admettre que l'authentification a été effectuée et accepter les renseignements anticipés TIR. Elles devront cependant authentifier le système international eTIR pour s'assurer que les renseignements anticipés TIR ont bien été envoyés par le système international eTIR et pas par un autre système.

Annexe 11, article 1 2)

- L'Union européenne et ses États membres ne mettront pas en œuvre le régime eTIR avant 2025. D'autres parties contractantes non membres de l'Union européenne le feront très probablement bien plus tôt que cela. Imaginons dès lors la situation suivante :
 1. L'Union européenne n'a pas encore adopté le système eTIR alors que la Turquie et la Géorgie l'ont déjà fait avec succès ;
 2. Un transporteur allemand voudrait effectuer une opération de transport TIR de la Turquie à la Géorgie (il en a tout à fait le droit s'il utilise une autorisation de la CEMT) ;
 3. Conformément à l'hypothèse ci-dessus, ce transport se déroule exclusivement dans des pays liés par l'annexe 11. Le régime TIR est donc applicable sur la base de l'article 1 2) de l'annexe 11 ;
 4. Pourtant le pays de résidence du transporteur, l'Allemagne, ne s'est pas encore rallié au système eTIR.

Dans cette situation l'association TIR allemande BGL sera-t-elle en mesure de délivrer au titulaire allemand une garantie eTIR pour l'opération de transport en question?

- Rien dans la Convention TIR, ni dans l'annexe 11, ne semble s'opposer à l'utilisation d'une garantie électronique octroyée par BGL pour une opération de transport entre la Turquie et la Géorgie.

III. Examen par le Groupe de travail

5. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les questions et les réponses, et peut-être aussi demander au secrétariat de les afficher sur le site Web du projet eTIR dans une nouvelle section consacrée aux questions fréquemment posées.