



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

##### 149<sup>e</sup> session

Genève, 12-14 juin 2018

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-septième session\*\*

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	3
III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour).....	5	3
IV. Projets pilotes eTIR (point 3 de l'ordre du jour) .....	6-8	3
A. Projet pilote eTIR CEE/IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie .....	6-7	3
B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie.....	8	4
V. Conclusions du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (point 4 de l'ordre du jour).....	9-11	4
VI. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 5 de l'ordre du jour) .....	12-34	5
A. Contributions du réseau de points de contact eTIR .....	12	5
B. Version 4.2a de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR .....	13-14	5

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (31 mai 2018).

\*\* Le présent document a été soumis en retard en raison de la transmission tardive de renseignements provenant d'autres sources.



---

C.	Amendements .....	15–34	5
1.	Document d’accompagnement .....	16–20	6
2.	Séquences de messages .....	21	6
3.	État des garanties.....	22–23	6
4.	Types de données de base .....	24	7
5.	Refus de commencer une opération TIR .....	25	7
6.	Définition de la déclaration .....	26	7
7.	Vérification de la conformité .....	27	7
8.	Modèle de données de l’OMD version 3.8.....	28–29	7
9.	Stockage de l’information .....	30	7
10.	Reconnaissance mutuelle de l’authentification .....	31	7
11.	Codes hachés .....	32	8
12.	Procédure de réconciliation .....	33–34	8
VII.	Questions diverses (point 6 de l’ordre du jour) .....	35–38	8
A.	Activités de l’Organisation mondiale des douanes .....	35	8
B.	Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d’experts .....	36–37	8
C.	Date et lieu de la session suivante.....	38	9

## I. Participation

1. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR a tenu sa vingt-septième session les 4 et 5 décembre 2017 à Genève (Suisse).
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Belgique, Croatie, Finlande, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse et Turquie. Des experts de l'Union européenne, de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont également participé à la session.
3. En raison de l'absence du Président au début des travaux, la session a été présidée par le Vice-Président, M. H. Greven (Pays-Bas).

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

Document(s) : Document informel GE.1 n° 10 (2017).

4. Le Groupe d'experts a adopté son ordre du jour provisoire.

## III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe d'experts a salué l'exposé de l'IRU sur un projet relatif à la lettre de voiture électronique (eCMR)<sup>1</sup>. Le Groupe d'experts a noté que des projets pilotes étaient déjà en cours d'exécution et qu'un modèle standard de données eCMR était en cours d'élaboration sous l'égide du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU). Le Groupe d'experts a noté avec intérêt que, alors qu'en Europe occidentale la CMR était peu utilisée pour les douanes et était principalement employée pour les contrôles en cours de route (par exemple par la police), en Europe orientale elle était exigée par les douanes et même estampillée. Le Groupe d'experts a noté que, dans le projet pilote eCMR, les smartphones et les codes Quick Response (QR) étaient utilisés comme méthodes d'authentification électronique. Toutefois, cela pouvait poser des problèmes pour la mise en place de projets pilotes dans les pays de l'Union économique eurasienne, la République islamique d'Iran ou la Turquie. Dans l'Union européenne, cette méthode d'authentification pouvait également poser problème en Allemagne. Le Groupe d'experts a également noté que la Commission européenne exerçait une forte pression pour que tous ses États membres adhèrent au Protocole eCMR.

## IV. Projets pilotes eTIR (point 3 de l'ordre du jour)

### A. Projet pilote eTIR CEE/IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie

6. Le Groupe d'experts a noté que, à la suite du succès du projet pilote eTIR entre la République islamique d'Iran et la Turquie et compte tenu de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR adoptée en juin 2015 par l'AC.2, le Comité exécutif avait accepté le 26 septembre 2017 un projet eTIR d'une durée de cinq ans doté d'un budget total de 1 511 275 dollars des États-Unis. Par la suite, le 6 octobre 2017, la CEE et l'IRU avaient signé un mémorandum d'accord sur la coopération dans le domaine de l'informatisation du régime TIR et un accord de contribution garantissant la fourniture des fonds nécessaires pour financer, entre autres, un expert supplémentaire en technologies de l'information et de

<sup>1</sup> CMR est l'acronyme de « Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route ».

la communication pour travailler sur le projet ainsi que l'hébergement du système international eTIR au centre de données de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG). Le Groupe d'experts a en outre noté que, dans le cadre du mémorandum d'accord, des plans de travail annuels seraient établis sur la base des demandes spécifiques des Parties contractantes désireuses de participer à des projets eTIR, et que l'élaboration du système international eTIR suivrait une méthodologie agile. Il a par ailleurs noté que l'IRU avait convenu que l'accord de contribution serait modifié si les fonds ne suffisaient pas pour répondre aux exigences des Parties contractantes désireuses d'adopter le système eTIR.

7. Le Groupe d'experts a également pris note des informations fournies par l'IRU sur la poursuite des transports eTIR entre la République islamique d'Iran et la Turquie. En plus des 100 garanties eTIR émises jusqu'au 20 février 2017, 30 garanties supplémentaires avaient été émises depuis lors. Le Groupe d'experts a noté que le nombre apparemment faible de garanties eTIR émises était dû au nombre limité d'opérateurs de transport autorisés à effectuer des transports eTIR et au petit nombre de bureaux de douane à partir desquels et vers lesquels les opérations eTIR pouvaient s'effectuer.

## **B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie**

8. Le Groupe d'experts a pris note des progrès réalisés dans le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie, lancé dans le cadre du projet du Compte des Nations Unies pour le développement intitulé « Renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition pour faciliter le franchissement légitime des frontières, la coopération et l'intégration régionales ». Le Groupe d'experts a noté que toutes les difficultés techniques relatives à l'élaboration de la plateforme centrale d'échange avaient été résolues et que les deux pays seraient bientôt en mesure de passer à la phase de production.

## **V. Conclusions du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (point 4 de l'ordre du jour)**

**Document(s) :** ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10.

9. Le Groupe d'experts a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10, dans lequel figure le rapport du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) sur sa cinquième session (30-31 octobre 2017), et des informations communiquées oralement par le secrétariat sur les principales conclusions tirées par le GE.2 lors de cette session.

10. Plus précisément, le GE.1 a noté que le GE.2 avait réitéré les conclusions qu'il avait tirées d'une enquête sur les mécanismes d'authentification électronique, selon lesquelles il était nécessaire d'authentifier les données soumises par voie électronique, ainsi que diverses méthodes d'authentification en usage et différentes spécificités et statuts juridiques des signatures électroniques, et qu'il avait demandé au secrétariat d'établir un document résumant les résultats de l'enquête pour examen par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa session suivante.

11. Les décisions du GE.2 que le GE.1 a jugées importantes pour ses travaux comprenaient les suivantes :

a) La vérification de la conformité devait être mentionnée dans le projet de cadre juridique, afin de permettre l'informatisation du régime TIR (« projet d'annexe 11 »), en tant qu'étape obligatoire avant la connexion opérationnelle au système international eTIR et devait faire partie de l'assistance fournie par la CEE (ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10, par. 13) ;

b) Le paragraphe 2 de l'annexe 10 de la Convention TIR continuerait d'être utilisé pour les transports TIR reposant sur des supports papier, et les modalités d'adaptation de la procédure de réconciliation pour les transports eTIR pourraient être examinés à un stade ultérieur (voir ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10, par. 22) ; et

c) Le projet d'annexe 11 et les révisions correspondantes du texte principal de la Convention TIR, sous réserve des modifications convenues à la cinquième session du GE.2,

et l'autoévaluation de ce dernier seraient soumis au WP.30 pour examen ultérieur (ECE/TRANS/WP.30/2018/3, ECE/TRANS/WP.30/2018/4, voir aussi ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10, par. 26 et 30).

## **VI. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Contributions du réseau de points de contact eTIR**

**Document(s)** : document informel GE.1 n° 12 (2017)

12. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 12 (2017) et, en particulier, du fait que trente-cinq pays avaient désigné un ou plusieurs coordonnateurs eTIR. Le Groupe d'experts a également noté que la version 4.2a de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR avait été envoyée aux coordonnateurs eTIR et que copie en avait été communiquée aux coordonnateurs TIR pour observations.

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

**Document(s)** : documents informels GE.1 n°s 5, 6, 7 et 8 (2017)

13. Le Groupe d'experts s'est dit favorable aux spécifications eTIR figurant dans les documents informels GE.1 n°s 5, 6, 7 et 8 (2017). Le Groupe d'experts a noté et approuvé les changements apportés depuis sa session précédente, en particulier :

- La création de deux nouveaux messages visant l'un à notifier le refus de commencer une opération TIR et l'autre à répondre au premier (I17 et I18) ;
- La création d'un nouvel attribut dans la classe de fin permettant d'indiquer le type de fin ;
- La mise en place d'un lien entre la classe CertificateOfApproval et la classe TransportEquipment (au lieu de la classe TransportMeans) ;
- La création d'un code pour le type de fin en cas d'accident ou d'incident ;
- La suppression des informations relatives au titulaire et à la garantie dans les messages relatifs à l'opération TIR ;
- L'inclusion des types de données de base dans les spécifications techniques ;
- L'ajout de la clause d'usage et d'exonération de responsabilité aux spécifications et aux XSD (définitions de schémas XML) ;
- La publication de la version 0.4 des XSD et des listes de codes ;
- La publication d'un nouvel ensemble de XSD comprenant des notes (documentation) pour aider les concepteurs.

14. La délégation de l'Union européenne a réitéré sa proposition d'organiser une réunion informelle pour comparer les exigences du système eTIR et du Nouveau Système de transit informatisé fondé sur le nouveau Code des douanes de l'Union.

### **C. Amendements**

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

15. Le Groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendement figurant dans le document informel GE.1 n° 13 (2017).

## 1. Document d'accompagnement

16. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt le projet révisé de document d'accompagnement figurant à l'annexe I du document informel GE.1 n° 13 (2017). Il s'est d'abord demandé s'il serait préférable d'utiliser un code à barres ou un code QR sur le document joint. Étant donné que la plupart des bureaux de douane étaient déjà équipés de lecteurs de codes à barres, le Groupe d'experts a décidé qu'un code à barres serait suffisant pour permettre une lecture rapide de la référence de la garantie. En outre, le Groupe d'experts a longuement débattu de la question de savoir qui serait autorisé à imprimer le document d'accompagnement, s'il devrait être estampillé par le bureau de douane de départ et s'il serait obligatoire pour tous les modes de transport.

17. Lorsqu'il a examiné la question de savoir si le document d'accompagnement pourrait également être imprimé par le titulaire, le Groupe d'experts a rappelé qu'à ce stade, il n'était pas prévu d'inclure dans le document d'accompagnement des éléments de sécurité garantissant l'authenticité d'un document imprimé par les douanes. Toutefois, étant donné que les références nationales des opérations TIR et la référence aux scellés n'étaient connues qu'après l'acceptation de la déclaration, le titulaire ne serait pas en mesure de les imprimer sur le document d'accompagnement. Dans ce contexte, le Groupe d'experts a estimé qu'il incombait aux administrations douanières de fournir au titulaire un document d'accompagnement.

18. En ce qui concernait la question de savoir si les douanes devaient apposer un cachet sur le document d'accompagnement au départ, le Groupe d'experts a décidé qu'il serait préférable de ne pas apposer de cachet afin d'éviter de conférer un caractère officiel au document d'accompagnement. Le Groupe d'experts a estimé que, bien que le document d'accompagnement soit essentiel pour les contrôles effectués en dehors des bureaux de douane (par exemple, mais pas uniquement, les contrôles routiers effectués par la police), y compris en cas d'accident ou d'incident, ainsi qu'en cas de repli, la procédure eTIR devait être fondée sur l'échange électronique de données et non sur le document d'accompagnement sur papier.

19. Le Groupe d'experts a également longuement débattu la question de savoir si le document d'accompagnement devait être obligatoire. Il était d'avis que, à des fins de contrôle en cours de route ainsi qu'en cas d'accident ou d'incident (le rapport certifié étant imprimé au verso du document d'accompagnement), il était essentiel que le détenteur soit toujours porteur de ce document. Toutefois, le Groupe d'experts a également noté que, dans le cas de l'utilisation intermodale de la procédure eTIR, l'obligation d'emporter un document d'accompagnement pouvait entraîner des complications qui risqueraient de compromettre l'utilisation de la procédure eTIR pour les transports par conteneurs.

20. En conclusion, le Groupe d'experts a chargé le secrétariat d'établir une version révisée du document d'accompagnement, accompagnée d'une description sommaire de son utilisation, et de le diffuser aux coordonnateurs TIR (avec copie aux coordonnateurs eTIR) afin de recueillir leurs avis d'experts sur toute question de procédure éventuelle.

## 2. Séquences de messages

21. Le Groupe d'experts a examiné les diagrammes de séquences figurant à l'annexe II du document informel GE.1 n° 13 (2017) et a demandé qu'ils soient inclus dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

## 3. État de la garantie

22. Le Groupe d'experts a noté que l'état de la garantie ne pouvait pas rester « en service » en cas d'accident ou d'incident ainsi qu'en cas de refus de commencer une opération TIR. En conséquence, il a demandé au secrétariat de prévoir deux nouveaux codes pour l'état de la garantie et d'inclure les règles requises pour le système international eTIR dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

23. Le Groupe d'experts a également interrogé l'IRU sur les raisons qui pouvaient conduire à une demande d'annulation de la garantie. L'IRU est convenue de produire un document pour la prochaine session du Groupe d'experts afin de répondre à cette question.

#### **4. Types de données de base**

24. Le Groupe d'experts a convenu avec le secrétariat que seuls les types de données de base utilisés dans les messages eTIR devaient être énumérés dans les spécifications du système eTIR et que d'autres types de données de base pourraient être ajoutés à l'avenir, si nécessaire.

#### **5. Refus de commencer une opération TIR**

25. Le Groupe d'experts a noté que la description du message de « refus de commencer une opération TIR » et son message de réponse ne figuraient pas dans la version 4.2a du document sur les concepts eTIR, qui avait déjà été publiée en avril 2017. Il a chargé le secrétariat de les inclure dans la prochaine version du document.

#### **6. Définition de la déclaration**

26. Le Groupe d'experts a décidé de modifier comme suit la définition du terme « déclaration » dans la version suivante du glossaire TIR figurant à l'annexe II de l'introduction de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR : « Acte par lequel le titulaire, ou son représentant, indique dans la forme et selon les modalités prescrites son intention de placer des marchandises sous le régime TIR ou eTIR ».

#### **7. Vérification de la conformité**

27. Le Groupe d'experts est convenu de la nécessité de concevoir des scénarios détaillés de vérification de la conformité ainsi qu'un cadre d'essais de validation pour permettre aux pays de vérifier la syntaxe de leurs messages. Il a également souligné l'importance du service d'assistance pour aider les pays à effectuer les essais requis et à résoudre les problèmes recensés au cours de ces essais. Le Groupe d'experts a estimé que la procédure de vérification de la conformité, les types d'essais et les scénarios devraient faire l'objet d'un document distinct (c'est-à-dire non inclus dans les spécifications du système eTIR) et seulement une fois que les spécifications techniques seraient définitivement mises au point.

#### **8. Modèle de données de l'OMD version 3.8**

28. Le Groupe d'experts a noté que les messages eTIR actuels étaient fondés sur la version 3.7 du modèle de données de l'OMD, mais que des extensions y avaient été ajoutées pour tenir compte des nouveaux messages I17 et I18 ainsi que d'un nouvel attribut dans la classe de fin pour indiquer le type de fin. Il a en outre noté que le secrétariat soumettrait une demande de mise à jour des données à l'équipe des projets de modèles de données de l'OMD, en lui demandant d'inclure ces modifications dans la version 3.8 du modèle de données de l'OMD.

29. Le Groupe d'experts a également pris note du champ d'application de la version 3.8 du modèle de données de l'OMD, en particulier l'ajout d'une référence unique pour les négociants ainsi que des documents d'information pour l'eCMR, les déchets dangereux et les certificats ePhyto.

#### **9. Stockage de l'information**

30. Le Groupe d'experts a approuvé la proposition d'inclure la durée minimale de stockage des informations dans le système international eTIR dans la section « 1.2.5.1 Plateforme centrale ».

#### **10. Reconnaissance mutuelle de l'authentification**

31. Le Groupe d'experts a noté que des débats approfondis sur la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire effectuée par le pays de départ avaient eu lieu pendant les réunions du GE.2 et du WP.30, mais qu'à ce stade aucune solution de remplacement pratique n'avait été déterminée. D'un point de vue technique, le Groupe d'experts a estimé que la chaîne de blocs pouvait constituer une solution de remplacement et a accueilli favorablement la proposition de l'Union européenne d'inviter un expert à

présenter, à la session suivante, la manière dont cette technologie pouvait être utilisée dans le domaine douanier.

#### **11. Code haché**

32. Le Groupe d'experts a rappelé l'idée d'utiliser un code haché pour garantir l'intégrité des données de la déclaration à partir du moment où le titulaire envoyait la déclaration au pays de départ jusqu'au moment où elle était reçue par le bureau de douane de destination. Le Groupe d'experts a estimé que, dans la pratique, il ne semblait pas possible d'utiliser les codes hachés dans le cadre de la procédure eTIR, mais que, dans le cas de procédures juridiques, un mécanisme de codes hachés pouvait garantir l'intégrité des données telles qu'elles avaient été soumises à l'origine par le titulaire. En conséquence, le Groupe d'experts a examiné la possibilité d'inclure un code haché dans l'enveloppe du message E9 et a demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, un document dans lequel il étudierait cette possibilité.

#### **12. Procédure de réconciliation**

33. Le Groupe d'experts a noté que le GE.2 avait examiné la nécessité éventuelle d'élaborer une procédure spéciale de réconciliation (annexe 10, par. 2) pour le système eTIR. L'IRU a souligné qu'à son avis, une procédure de réconciliation automatique pour le système eTIR (au moyen d'un nouveau message) était nécessaire, en particulier en cas de messages manquants. L'Union européenne a souligné que, bien que le Nouveau Système de transit informatisé dispose d'une procédure intégrée en cas de divergences, compte tenu du nombre éventuellement élevé de bureaux de douane impliqués dans un transport eTIR, il serait préférable de conserver la procédure de réconciliation sur papier et de limiter toute procédure automatique aux messages manquants.

34. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat, avec le concours éventuel de l'IRU, d'établir pour sa session suivante un document présentant diverses options pour une procédure de réconciliation dans le système eTIR.

## **VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)**

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

35. Le Groupe d'experts s'est félicité de l'exposé de l'OMD et a pris note du lancement des Directives sur le transit de l'OMD lors de la Conférence sur le transit organisée par l'OMD, qui avait eu lieu à Bruxelles les 10 et 11 juillet 2017. Il a également noté que l'OMD organiserait des ateliers régionaux pour promouvoir l'application des Directives sur le transit, établirait une publication sur les meilleures pratiques en matière de transit et organiserait une deuxième conférence mondiale sur le transit en 2020. Le Groupe d'experts a aussi accueilli avec satisfaction les informations sur les progrès réalisés dans le cadre du projet eATA (version électronique des carnets ATA (Admission Temporaire – Temporary Admission)) et s'est félicité des efforts déployés par les secrétariats de la CEE et de l'OMD pour se tenir mutuellement informés de l'évolution des projets eATA et eTIR.

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

36. Le Groupe d'experts s'est félicité de la démonstration de la Banque internationale de données TIR (BITD) effectuée par le secrétariat TIR et a pris note des progrès réalisés dans l'élaboration d'une base de données sur les bureaux de douane à inclure dans la BITD. Il a rappelé qu'il importait que toutes les Parties contractantes utilisent le service Web de la BITD pour vérifier automatiquement et systématiquement le statut des titulaires de carnet TIR au début de chaque opération TIR, car cela pousserait en fin de compte les associations et les administrations douanières à tenir la BITD à jour.

37. Par ailleurs, le Groupe d'experts a noté que les Parties contractantes pouvaient contacter le secrétariat si elles souhaitaient traduire l'interface de la BITD dans leur propre langue et si elles avaient besoin d'un appui et/ou de documentation.

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

38. 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 mai ou juin 2018.

---