


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

Genève, 16-19 octobre 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-huitième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour)	5–8	3
V. Projets pilotes eTIR (point 4 de l'ordre du jour)	9–11	4
A. Projets liés au mémorandum d'accord entre la CEE et l'IRU	9–10	4
B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie	11	4
VI. Annexe 11 de la Convention TIR (point 5 de l'ordre du jour)	12–14	4
VII. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR (point 6 de l'ordre du jour)	15–24	5
A. Contributions du réseau de coordonnateurs eTIR	15	5
B. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR....	16–17	5
C. Amendements	18–24	5
1. Document d'accompagnement	19–20	5
2. Code haché	21–22	6
3. Procédure de réconciliation	23–24	6



VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	25–28	6
A.	Activités de l'Organisation mondiale des douanes	25	6
B.	Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts	26–27	7
C.	Date et lieu de la session suivante.....	28	8

I. Participation

1. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après le « Groupe d'experts ») a tenu sa vingt-huitième session les 28 et 29 juin 2018 à Genève.
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Belgique, Pays-Bas, Pologne, Suède et Turquie. Des experts de la Commission européenne et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également présents.

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

Document(s) : Document informel GE.1 n° 1 (2018).

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document informel GE.1 n° 1 (2018).

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

4. Le Groupe d'experts a élu M. Hans Greven (Pays-Bas) Président pour l'année 2018.

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

5. Le Groupe d'experts a salué l'exposé d'un représentant de la Commission européenne sur l'utilisation possible de la technologie de la chaîne de blocs pour le 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). Rappelant les similitudes entre les projets eATA et eTIR, le Groupe d'experts a noté que la validation du concept de la chaîne de blocs pour l'eATA n'était pas encore achevée et a exprimé le souhait de recevoir le rapport final, une fois qu'il serait disponible. Il a également invité la Commission européenne à faire une démonstration de l'utilisation de cette technologie au cours d'une prochaine session. Le Groupe d'experts a en outre demandé au secrétariat de communiquer le rapport final sur la validation du concept aux coordonnateurs eTIR dès qu'il le recevrait.

6. L'exposé du représentant de la Commission européenne a suscité de nombreuses questions et un débat intéressant. Notant que la principale caractéristique de la technologie de la chaîne de blocs était d'instaurer la confiance entre les parties sans devoir faire appel à un tiers, le Groupe d'experts a rappelé que, dans le projet eTIR, le problème de confiance concernant l'échange de données sur les opérations TIR ne se posait pas car les administrations douanières pouvaient compter sur le système international eTIR pour échanger des données en toute sécurité et n'avaient aucune raison de ne pas avoir confiance.

7. Le Groupe d'experts a également souligné que, selon les informations disponibles, il ne semblait pas utile d'employer une chaîne de blocs plutôt qu'un système centralisé – tel que le système international eTIR – pour échanger des données entre les parties prenantes du système eTIR. Toutefois, il est convenu de continuer à examiner les utilisations possibles de cette technologie, par exemple pour optimiser le niveau de confiance en enregistrant les transactions sur une chaîne de blocs publique ou privée (authentification). Dans le même temps, il a noté que le coût de l'écriture sur une chaîne de blocs publique pouvait atteindre plusieurs dollars par transaction.

8. Le Groupe d'experts a regretté l'absence d'un expert en mesure d'expliquer comment l'eTIR pourrait tirer parti des environnements transfrontières de confiance, une technologie que la Fédération de Russie proposait pour remplacer celle envisagée à ce stade, à savoir la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire.

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

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

9. Rappelant qu'un mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération entre la CEE et l'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 a noté que deux nouveaux projets eTIR étaient en cours d'élaboration, à savoir un projet intermodal entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et l'Ukraine et un projet bilatéral entre l'Ukraine et la Turquie.

10. Le Groupe d'experts a également noté que l'IRU, en collaboration avec le Comité national des douanes azerbaïdjanais, l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN), l'Union des associations de transport routier de la CEMN, l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Azerbaïdjan (ABADA) et la CEE, organiserait un séminaire sur « la facilitation du commerce et des transports internationaux par la numérisation du régime TIR » le 5 septembre 2018, à Bakou.

B. Projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie

11. Le Groupe d'experts a pris note des progrès accomplis dans l'exécution du projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie, lancé dans le cadre du projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement ; il a noté en particulier que l'échange de données entre administrations douanières s'effectuait désormais par l'intermédiaire de l'environnement d'exploitation de la plateforme centrale d'échange et que des efforts seraient entrepris pour fusionner à terme cette plateforme avec le système international eTIR.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2018/16.

12. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts de l'état d'avancement de la nouvelle annexe 11, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/16. En particulier, le Groupe d'experts a pris note : a) de la nouvelle formulation de l'article 60 *bis*, qui, sur proposition de la Section des traités du Bureau des affaires juridiques, disposait désormais que l'annexe 11 entrerait en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui auraient notifié par écrit au Secrétaire général qu'elles n'acceptaient pas ladite annexe ; b) du fait que, comme proposé par la délégation de l'Union européenne, le libellé de l'article 3 de l'annexe 11 avait été modifié de façon à introduire une distinction entre les Parties contractantes qui acceptaient l'annexe 11 et celles qui connectaient leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR ; c) de la note explicative accompagnant cette annexe, dans laquelle il était recommandé, idéalement, de ne pas laisser s'écouler plus d'un an entre l'acceptation et la connexion au système ; d) de la modification de l'article 10 de l'annexe 11, qui précisait désormais que ce n'était pas la CEE elle-même qui hébergerait le système international eTIR, mais qu'elle serait chargée de déterminer où et comment le système international eTIR serait hébergé dans l'un des pays membres de l'ONU.

13. En ce qui concernait la question de la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire soulevée par la Fédération de Russie à la 149^e session du Groupe de travail, le Groupe d'experts a rappelé les débats qu'il avait eus à ce sujet au titre du point 3 de l'ordre du jour et a confirmé qu'à ce stade il n'était pas possible de trouver une autre solution technique.

14. Le Groupe d'experts a noté que, même si le Groupe de travail décidait à sa session d'octobre 2018 de transmettre l'annexe 11 (avec les modifications nécessaires au texte de la Convention TIR) au Comité de gestion et que celui-ci adoptait ensuite cette annexe à sa

session de février 2019 et l'envoyait au Secrétaire général, cette annexe n'entrerait pas en vigueur avant juin 2020. Gardant cela à l'esprit et prenant note de l'appui exprimé par l'IRU en faveur d'une adoption rapide de l'annexe 11, le Groupe d'experts a recommandé aux pays qui retardaient l'adoption de l'annexe 11 de laisser cette annexe entrer en vigueur et d'invoquer les dispositions du nouvel article 60 *bis* pour notifier au Secrétaire général leur refus de l'annexe 11. Cela permettrait aux pays intéressés d'aller de l'avant pour faire progresser le régime eTIR. Le Groupe d'experts a rappelé que, comme les spécifications eTIR, l'annexe 11 pourrait encore être modifiée à un stade ultérieur si de nouvelles technologies susceptibles d'améliorer encore le fonctionnement du système eTIR apparaissaient.

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 (2018).

15. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 2 (2018) et, en particulier, du fait que 36 pays avaient désigné un ou plusieurs coordonnateurs eTIR¹. Le Groupe d'experts a décidé d'examiner les observations reçues des Pays-Bas et de la Serbie sur la procédure relative à l'utilisation du document d'accompagnement, au titre du point 6 c) de l'ordre du jour.

B. Documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR

Document(s) : Documents informels GE.1 n°s 5, 6, 7 et 8 (2017) et document informel GE.1 n° 3 (2018).

16. Le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document informel GE.1 n° 3 (2018), qui contenait tous les amendements qu'il avait déjà approuvés et qui serait inclus dans la prochaine version des spécifications eTIR (la dernière version publiée (version 4.2) figure actuellement dans les documents informels GE.1 n°s 5, 6, 7 et 8 (2017)).

17. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un texte ayant pour objet de préciser quand et comment le message de « refus de commencer une opération TIR » devait être utilisé et quand un message de notification d'achèvement de type « Accident ou incident » devait être envoyé.

C. Amendements

Document(s) : Document informel GE.1 n° 4 (2018).

18. Le Groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements ainsi que les observations figurant dans les documents informels GE.1 n°s 4 et 5 (2018) et a pris les décisions suivantes :

1. Document d'accompagnement

19. Le Groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement et la description sommaire de son utilisation telle qu'elle avait été établie par le secrétariat. Il a pris note des réactions positives des Pays-Bas et a approuvé les modifications proposées par la Serbie.

¹ 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.

20. Par ailleurs, le Groupe d'experts a examiné la proposition de document d'accompagnement parallèlement au chapitre 1.2 (Procédure de secours) des spécifications fonctionnelles du régime eTIR et a mis en évidence plusieurs divergences, en particulier la possibilité de commencer un transport TIR dans le cadre de la procédure de secours. Il a également noté que le chapitre 1.2 faisait toujours référence à un site Web eTIR de secours et que l'élaboration d'un tel site pourrait être assez coûteuse. Il est convenu d'envisager la possibilité de remplacer le site Web eTIR de secours par des systèmes mis au point par la chaîne de garantie et a accueilli avec intérêt la proposition de l'IRU de faire à la session suivante une démonstration du « Portail des douanes de l'IRU ». Le Groupe d'experts a également demandé au secrétariat de soumettre une version révisée du chapitre 1.2 qui tiendrait compte de ces changements.

2. Code haché

21. Le Groupe d'experts a pris note de la proposition du secrétariat visant à inclure un code haché dans les messages contenant les renseignements anticipés sur le chargement, pour s'assurer que les renseignements communiqués par le transporteur n'ont pas été modifiés durant le transport. Il a toutefois estimé que l'intégration du code haché compliquerait la communication des renseignements anticipés par les transporteurs. En outre, il a souligné qu'au moment de l'enregistrement de la déclaration dans le système international eTIR par le bureau de douane de départ, les données n'étaient pas seulement transmises à tous les bureaux de douane au passage de la frontière et à destination, mais aussi à la chaîne de garantie. Ainsi, les renseignements pouvaient être facilement communiqués au transporteur de manière à vérifier que les données étaient identiques à celles qui figuraient dans les renseignements anticipés sur le chargement soumis initialement, et pouvaient aussi être utilisés comme éléments de preuve en cas de réclamation ou d'action en justice.

22. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe d'experts a décidé de ne plus revenir sur cette question à l'avenir.

3. Procédure de réconciliation

23. Le Groupe d'experts a examiné les différents moyens d'introduire une procédure de réconciliation dans le régime eTIR, tels qu'énoncés dans le document informel GE.1 n° 5 (2018). Le Groupe d'experts a estimé que l'extension de la procédure de réconciliation à tous les messages eTIR dépasserait le champ d'application de l'annexe 10 et, par conséquent, qu'il faudrait ajouter les dispositions appropriées à l'annexe 11 ou dans les spécifications du régime eTIR. Le Groupe d'experts a également fait observer que toute demande d'ouverture d'une procédure de réconciliation devait être adressée aux services d'assistance nationaux et il a accueilli favorablement la proposition de la Commission européenne de présenter à la session suivante les règles et procédures relatives aux communications entre les services d'assistance dans le nouveau système de transit informatisé (NSTI).

24. Le Groupe d'experts a en outre souligné que, dans certains cas, les raisons expliquant les messages manquants étaient parfois d'ordre fonctionnel (par exemple, en cas d'ouverture d'une procédure de réclamation) et que cela devrait être pris en considération lors de la conception d'une procédure de réconciliation en cas de messages manquants pour des raisons techniques.

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

A. Activités de l'Organisation mondiale des douanes

25. Le Groupe d'experts a accueilli avec intérêt les informations concernant les activités de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et a pris note en particulier de ce qui suit :

- D'ici à la fin de 2018, l'équipe chargée des modèles de données (DMPT) devrait avoir achevé ses travaux sur la version 3.8 du modèle de données de l'OMD, une

version qui, à la demande de l'Union européenne, incorporerait un nombre important de modifications découlant de l'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes de l'Union. Toutefois, cette nouvelle version resterait compatible avec le modèle de données eTIR (qui était fondé sur la version 3.7) ;

- À sa session d'avril 2018, le Comité technique permanent de l'OMD avait examiné la question de l'utilisation des données de référence des bureaux de douane de transit. Le secrétariat de l'OMD avait informé le Comité technique permanent des travaux que menait la DMPT pour élaborer des données de référence dont l'utilisation pourrait faciliter la mise en place d'une interconnectivité de transit. Cet objectif pourrait être atteint en permettant à chaque bureau de douane de reconnaître d'autres bureaux de douane situés sur l'itinéraire de transit et de déterminer le bureau à destination et en provenance duquel les données sur le transit devraient être envoyées ou reçues selon une procédure harmonisée et normalisée. Des informations telles que l'adresse du bureau de douane, la personne à contacter et les moyens de communication de cette personne et du bureau de douane pourraient être intégrées à l'ensemble de données de référence proposé. Le Comité technique permanent avait appuyé les travaux de la DMPT visant à poursuivre l'élaboration des données de référence des bureaux de douane de transit et encouragé l'utilisation des systèmes de codage normalisés des bureaux (les cinq chiffres du Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (LOCODE/ONU) plus un code d'utilisateur supplémentaire), comme recommandé dans le modèle de données de l'OMD concernant l'interconnectivité de transit ;
- Dans le but de faire avancer le projet eATA, neuf membres de l'OMD s'étaient portés volontaires pour faire partie du projet pilote Mercury II. Le projet pilote Mercury II débiterait avec trois ou quatre pays (douanes et associations nationales garantes) sélectionnés sur la base d'un ensemble de critères qui avaient été communiqués aux pays volontaires. Le projet pilote devait débuter en octobre 2018 et s'achever en mars 2019. En outre, la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de l'Union européenne (DG TAXUD), en collaboration avec la Chambre de commerce internationale-Fédération mondiale des chambres de commerce (CCI-WCF), procédait à une validation du concept relatif à l'utilisation de la technologie de la chaîne de blocs dans le cadre de l'initiative eATA. Les résultats étaient attendus vers septembre 2018 ;
- À sa session d'avril 2018, le Comité technique permanent avait consacré une journée entière aux technologies de rupture, cet événement étant organisé dans le cadre du programme « Avenir des douanes ». Il avait réuni des intervenants et des représentants au sein de quatre ateliers ayant pour objet d'examiner la technologie de la chaîne de blocs, l'intelligence artificielle, l'« Internet des objets », la biométrie, les drones et d'autres technologies de pointe. Il avait également permis d'étudier les stratégies permettant de favoriser l'introduction de nouvelles technologies. Le Comité technique permanent avait appuyé un projet de rapport d'étude sur les technologies de rupture, qui était en cours d'élaboration et serait réexaminé à sa session du printemps 2019.

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

26. Le Groupe d'experts a noté que l'utilisation de la Base de données sur les incidents et les cas de trafic (ITDB) était devenue obligatoire dans l'Union européenne au 1^{er} janvier 2018 et que le nombre d'utilisateurs de cette base de données avait considérablement augmenté depuis lors. Le Groupe d'experts s'est également félicité du lancement de la première phase du module sur les bureaux de douane. En outre, le Groupe d'experts a été informé de l'évolution du service Web de l'ITDB et a pris note des améliorations qu'il était prévu d'apporter à cette base de données.

27. Le Groupe d'experts a en outre noté qu'en février 2018, le secrétariat avait rencontré des experts de la Commission européenne afin d'évaluer la possibilité de relier le système international eTIR avec le réseau commun de communication/interface commune des

systèmes (CCN/CSI) de l'Union européenne, évitant ainsi que chaque État membre de l'Union européenne ait à faire cette démarche individuellement. À titre de suivi, le secrétariat a été invité à présenter le projet eTIR au Groupe de coordination des douanes électroniques à sa session de mars 2018. La CEE entreprendrait d'autres travaux en collaboration avec la Commission européenne en vue de lancer éventuellement un projet eTIR ayant pour objet de rendre opérationnel le système eTIR dans l'Union européenne en apportant les modifications minimales nécessaires au NSTI.

C. Date et lieu de la session suivante

28. 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 suggérer des dates à la fin du mois de novembre ou au début du mois de décembre 2018.
