



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****137^e session**

Genève, 10-13 juin 2014

Point 4 b) i) 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****Vision et projet pilote CEE-IRU-eTIR****Note du secrétariat et de l'Union internationale
des transports routiers (IRU)****I. Rappel des faits**

1. À sa soixante-seizième session, le Comité des transports intérieurs a instamment appelé les Parties contractantes à intensifier leurs efforts pour finir d'élaborer et lancer le projet eTIR (ECE/TRANS/240). S'appuyant sur cette base et constatant que les travaux sur les aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR sont près de s'achever, le secrétariat a rencontré des représentants de l'IRU pour débattre des moyens d'accélérer le lancement du projet eTIR par le biais d'un projet pilote et de la description d'une vision à long terme.

2. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la proposition commune du secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et de l'IRU sur une stratégie qui pourrait être suivie pour faire progresser l'introduction du régime TIR en lançant un projet pilote sans papier tout en gardant une vision commune à long terme du régime eTIR. Le texte de la proposition figure ci-dessous.



II. Projet pilote

A. Objectif

3. Comme des investissements ont déjà été effectués à la fois par les administrations douanières et par le secteur privé dans le cadre de l'informatisation du régime TIR, l'objectif du projet pilote est de permettre le lancement rapide et à des coûts aussi faibles que possible d'un régime TIR sans papier entre deux pays pilotes.

B. Principaux concepts sur lesquels le projet pilote sera fondé

4. Le projet pilote repose sur les investissements existants et constitue un premier pas vers l'application d'un régime eTIR à part entière tel qu'il a été conçu par les Parties contractantes et présenté dans le modèle de référence eTIR. Pour accélérer son application dans une aire géographique et un laps de temps limités, le projet pilote n'englobera pas tous les concepts eTIR.

5. Le projet pilote associera les Parties contractantes à la Convention TIR qui ont déjà informatisé la gestion des opérations TIR au niveau national et qui, idéalement, sont déjà reliées aux systèmes SafeTIR en temps réel (RTS) et TIR-EPD (prédéclaration électronique) de l'IRU. Les bases de données centralisées de l'IRU, utilisées par les systèmes RTS et TIR-EPD, joueront le rôle de gisement de données pour l'échange entre services douaniers (C2C) d'informations sur les opérations TIR et les données seront copiées dans un système international eTIR d'ampleur réduite, hébergé par la CEE. Ce système d'ampleur réduite ne serait utilisé que pour effectuer des vérifications et pour s'assurer que les données disponibles dans les systèmes de l'IRU sont cohérentes, complètes et fiables.

6. Lors de la délivrance d'une garantie électronique, les données qui y figurent seront enregistrées dans le système international eTIR, comme prévu dans le projet eTIR. Cependant, à ce stade, pour réduire le plus possible les coûts du projet pilote, le système international eTIR ne sera pas accessible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Les pays pilotes auront deux possibilités pour vérifier la validité de la garantie. Ils pourront se reporter soit au système international eTIR soit à la base de données de l'IRU qui seront opérationnels à tout moment.

7. En outre, les pays pilotes recevront, par le biais du système TIR-EPD, des déclarations différenciées en fonction de leurs prescriptions nationales, en particulier en ce qui concerne les données sur la sécurité et la sûreté. La déclaration vérifiée par les autorités douanières du pays de départ sera stockée dans le système de l'IRU et mise à la disposition des autorités douanières du pays de destination. Il y a là une différence conceptuelle par rapport aux principes eTIR actuellement envisagés, selon lesquels la déclaration n'est envoyée par le transporteur qu'au pays de départ puis la déclaration acceptée est transmise par les autorités douanières, par l'intermédiaire du système international eTIR, à tous les pays de transit et de destination.

8. Comme prévu dans le régime eTIR, les pays pilotes enverront des messages à l'IRU au début et à la fin de chaque opération TIR. Ces informations seront à la disposition des pays pilotes et reproduites dans les systèmes internationaux eTIR pour assurer l'intégrité des données. Les pays pilotes pourront vérifier les données stockées dans le système international eTIR à des fins de contrôle ou en cas de doute concernant les données mises à disposition par l'IRU.

C. Avantages procurés par le projet pilote

9. Les principaux avantages du projet pilote seraient d'offrir les possibilités suivantes:
- Démontrer que le régime TIR peut fonctionner dans de brefs délais sans le carnet TIR sur papier;
 - Répondre à des spécificités actuelles des systèmes informatiques douaniers nationaux et régionaux (NCTS, par exemple);
 - Utiliser les infrastructures et connexions de l'IRU et des autorités douanières déjà mises au point (TIR-EPD et application SafeTIR en temps réel);
 - Avoir des prédéclarations tenant compte de prescriptions spécifiques nationales, dont des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté;
 - D'ores et déjà appliquer et tester certains messages et procédures eTIR normalisés;
 - Obtenir des informations en retour sur les problèmes qui peuvent se poser pour y remédier avant de lancer le système international eTIR pleinement opérationnel.

D. Limites du projet pilote

10. Par comparaison avec le système eTIR à part entière, décrit dans le Modèle de référence eTIR, le projet pilote présente certaines limites:
- Les données relatives aux garanties sont gérées par l'IRU (et reproduites dans le système international eTIR, hébergé par la CEE, en vue de leur éventuelle consultation par les autorités douanières des pays pilotes);
 - Les Parties contractantes échangent leurs informations (C2C) via la base de données de l'IRU, avec reproduction de ces informations dans le système international eTIR, hébergé par la CEE, pour assurer l'authenticité des données et leur éventuelle consultation par les autorités douanières des pays pilotes;
 - Il faut utiliser le système TIR-EPD pour les prédéclarations (notamment en cas de changement d'itinéraire);
 - Les prédéclarations ne sont pas uniformes comme pour la norme eTIR, parce qu'elles peuvent, par exemple, faire appel à des classifications différentes des marchandises selon l'endroit où elles sont envoyées (utilisation, par exemple, du Tarif intégré des communautés européennes (TARIC) ou des codes de la Nomenclature des produits d'activité économique étrangère (TNVED)), ce qui rendrait difficile la comparaison automatique des déclarations soumises à différents pays.

E. Aspects financiers

11. L'IRU a décidé qu'elle pourrait fournir l'assistance financière nécessaire si le secrétariat avait besoin de ressources supplémentaires pour exécuter le projet pilote jusqu'au bout. Le secrétariat et l'IRU sont convenus qu'il fallait maintenir au plus faible niveau possible les coûts du projet pilote pour toutes les parties. Les prévisions des coûts et les dépenses réelles devront être transparentes et feront l'objet des procédures normales de l'ONU.

III. Vision à long terme

12. Le projet pilote constituera un premier pas vers l'application d'un régime international eTIR pleinement fonctionnel. L'objectif commun des Parties contractantes, du secrétariat de la CEE et de l'IRU sera à terme d'appliquer le régime eTIR tel qu'il est présenté dans le modèle de référence eTIR.

IV. Autres considérations

13. Le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner le projet pilote proposé et, éventuellement, l'appuyer en encourageant deux Parties contractantes voisines à se porter volontaires pour ce projet. Il pourra aussi encourager les pays pilotes à examiner avec soin, dans le cadre de ce projet, les aspects juridiques liés à la suppression du carnet TIR sur papier, en tenant compte de ses travaux sur la question, notamment les documents ECE/TRANS/WP.30/2014/7 et ECE/TRANS/WP.30/2014/8. Les pays pilotes sont aussi invités à faire part de leurs réflexions au Groupe de travail pour que celui-ci puisse élaborer des recommandations, à l'intention du Comité de gestion (AC.2), sur les moyens à utiliser et les procédures à suivre pour lancer le projet eTIR, au profit de toutes les Parties contractantes.
