

**Conseil économique et social**

Distr. générale
25 janvier 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****Groupe d'experts des aspects juridiques
de l'informatisation du régime TIR****Deuxième session**

Genève, 4 et 5 avril 2016

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Identification du titulaire et vérification de l'intégrité
des messages électroniques d'échange de données****Identification du titulaire et vérification de l'intégrité
des messages électroniques d'échange de données****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa première session, le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) s'est penché sur les dispositions du cadre juridique du système eTIR relatives à l'authentification du titulaire, le problème étant notamment la reconnaissance des signatures électroniques à l'échelle internationale. En premier lieu, le GE.2 a estimé que malgré quelques problèmes d'ordre technique et, probablement, quelques difficultés juridiques restant à résoudre, au niveau des pays, le principe de la reconnaissance mutuelle de l'authentification du déclarant dans le pays de départ devrait être maintenu. Il a par ailleurs été souligné que la disposition juridique correspondante devrait permettre tous les moyens de déclaration disponibles, ainsi qu'il est prévu dans le modèle de référence eTIR, ce pourquoi le projet d'article 8 devait être modifié en conséquence. À l'issue des débats, le secrétariat a été prié d'établir pour la session suivante, en faisant fond sur les observations formulées, un document qui servirait de point de départ aux discussions ultérieures sur cette question (voir l'alinéa d) du paragraphe 8 du document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2). Le secrétariat a établi le présent document pour faire suite à cette demande.



II. Authentification de l'identité du titulaire

2. Il y a dans le modèle de référence eTIR une disposition nouvelle selon laquelle les autorités douanières devraient recevoir des renseignements anticipés sur le chargement avant que le véhicule et les marchandises ne soient présentés au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage). Conformément aux objectifs du projet eTIR, cela permet aux autorités douanières d'effectuer certaines vérifications (notamment la validité de la garantie) et de déterminer le profil de risque du transport TIR avant son arrivée au bureau de douane concerné.

3. Dans le système TIR classique, le carnet TIR porte la signature du titulaire, ce qui permet entre autres de le désigner comme responsable direct en cas d'irrégularité. Dans le système eTIR, il convient de remplacer cette signature apposée manuellement sur le carnet par un mécanisme équivalent et de même valeur juridique. Néanmoins, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a fait remarquer dès le début de ses travaux que le principal inconvénient des signatures électroniques dans le cadre du système eTIR était l'absence d'accords internationaux à leur sujet. Une enquête menée par le GE.1 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/1) montre que la plupart des pays ayant répondu n'acceptent que les signatures électroniques nationales (ou, dans le meilleur des cas, régionales) et qu'à ce jour seul un petit nombre d'entre eux reconnaît les signatures électroniques délivrées par des autorités de certification étrangères. Le Groupe d'experts a donc confirmé que tant qu'il n'y aurait pas d'autorités de certification reconnues au niveau international, il serait extrêmement difficile d'utiliser les documents signés électroniquement dans le contexte transfrontalier. Le Groupe d'experts a en outre fait remarquer qu'une autorité de certification au niveau international n'avait de sens que si elle était reconnue par un accord international tel que, par exemple, la Convention TIR. Une telle autorité pourrait faire partie intégrante du système international eTIR, en lien avec la procédure d'autorisation des titulaires d'un carnet (voir ECE/TRANS/WP.30/2012/7, par. 10).

4. Le système eTIR est conçu de telle façon que le titulaire ne communique les renseignements anticipés sur le chargement qu'une seule fois, ce qui réduit le risque d'erreurs. Le bureau de douane de départ, en enregistrant dans le système international eTIR tous les renseignements pertinents concernant le transport TIR (lesquels sont ensuite transmis à tous les autres bureaux de douane qui se trouvent sur le trajet), garantit que les données nécessaires pour présenter la déclaration et communiquer d'autres renseignements concernant le transport TIR (par exemple des renseignements sur les scellés) sont transmises à tous les pays qui se trouvent sur le trajet du transport avant l'arrivée du véhicule sur leur territoire, ce qui permet aux autorités douanières de procéder à l'évaluation des risques à l'avance. Tout comme aujourd'hui, le titulaire reste tenu de présenter, dans chaque bureau de douane, le véhicule, son chargement et la référence de la garantie, conformément aux principes énoncés à l'article 21 de la Convention TIR.

5. Dans ces conditions, il est raisonnable de penser qu'il suffirait que le bureau de douane de départ puisse vérifier et authentifier l'identité du titulaire au moyen d'une signature électronique valide au niveau national, ou de tout autre procédé électronique reconnu par la législation du pays de départ. Il doit en être ainsi car il se peut que le bureau de douane de départ se trouve dans un autre pays que celui où est enregistré le titulaire. Dans le même temps, on estime que si le pays de départ entre toutes les informations dans le système international eTIR sécurisé, lequel transmet ces informations à tous les autres bureaux de douane concernés, il n'est pas nécessaire de vérifier à nouveau l'identité du titulaire, ni d'effectuer d'autres contrôles, conformément au principe de la reconnaissance mutuelle des contrôles.

6. Compte tenu des problèmes que posent les signatures électroniques au niveau international, et du coût et de la complexité de la mise en place d'autres solutions (telles que des systèmes semblables à ceux utilisés pour les services bancaires en ligne), le GE.2 est invité à envisager la possibilité, en substance, d'étendre le principe de la reconnaissance mutuelle à la vérification de l'identité du titulaire dans le cadre du système eTIR. Sur le plan juridique, cela signifie que la reconnaissance mutuelle ne sera effective que pour les opérations eTIR menées dans le cadre du régime juridique pertinent et qu'elle ne créera pas de précédent, ne s'étendra pas à d'autres instruments juridiques et n'affectera pas les législations nationales s'appliquant par ailleurs.

7. Enfin, le GE.2 est invité à déterminer si cette proposition constitue une solution viable à la question de l'authentification de l'identité du titulaire ou, dans le cas contraire, à faire d'autres propositions. La disposition suivante a ainsi été suggérée :

« Les Parties [au présent Protocole]/[à la présente annexe] reconnaissent l'authentification du titulaire réalisée par les autorités compétentes du pays auquel les renseignements anticipés sur le chargement sont communiqués ».

III. Mécanismes de communication de renseignements anticipés sur le chargement

8. Il est dit, à l'annexe VI du modèle de référence eTIR, que le titulaire peut recourir, pour communiquer des renseignements anticipés sur le chargement: a) soit aux mécanismes de déclaration du système international eTIR; b) soit à ceux de l'administration douanière de son pays de résidence (si disponibles); c) soit encore aux solutions de tiers fournies par le secteur privé (notamment les chaînes de garantie).

9. Le modèle de référence eTIR prévoit également que :

« Pour ce qui est de la procédure eTIR, la déclaration se fait par présentation, au bureau de douane de départ, de la référence aux renseignements anticipés sur le chargement communiqués. Par "renseignements anticipés sur le chargement", on entend les renseignements fournis aux autorités douanières compétentes dans les délais prescrits et selon la forme et les modalités prescrites concernant l'intention du titulaire de placer des marchandises sous le régime TIR ou d'effectuer un transport TIR ».

10. « La forme et les modalités prescrites » que mentionne la définition précédente correspondraient à l'une des trois options énoncées plus haut, qui figurent dans le modèle de référence eTIR (voir annexe VI), lequel a vocation à devenir un document technique contraignant. La définition susmentionnée figure dans le projet de protocole. Il n'est pas interdit de penser qu'elle englobe toutes les options, y compris celles qui pourraient se présenter à l'avenir et faire partie du modèle de référence eTIR.

11. Cependant, à sa précédente session, le GE.2 a estimé que ces options devaient être expressément spécifiées dans le cadre juridique, par exemple dans la section régissant l'authentification de l'identité du titulaire (voir par. 7 ci-dessus). Si une telle disposition a son utilité, on peut toutefois faire valoir que la procédure de communication des renseignements anticipés pourrait faire l'objet d'un article ou d'une disposition distinct(e) du même chapitre. Cela aurait le mérite d'éviter tout malentendu quant à l'interprétation du texte. Ce qui suit est donné à titre d'exemple :

Communication de renseignements anticipés sur le chargement

En conformité avec le modèle de référence eTIR, les renseignements anticipés sur le chargement doivent être communiqués aux autorités douanières compétentes par l'intermédiaire :

- a) Soit du système international eTIR;
- b) Soit de l'administration douanière du pays de résidence du titulaire;
- c) Soit encore de prestataires de service tiers reconnus par les Parties contractantes.

IV. Examen par le Groupe d'experts

12. Le GE.2 est invité à poursuivre ses discussions sur ce point de l'ordre du jour à la lumière des informations supplémentaires fournies dans le présent document.
