


**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**
**Troisième session**

Genève, 12 et 13 décembre 2016

**Rapport du Groupe d'experts des aspects juridiques de  
 l'informatisation du régime TIR sur sa troisième session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2	2
III. Déclaration liminaire.....	3	2
IV. Compatibilité du cadre juridique du système eTIR avec les dispositions juridiques nationales (point 2 de l'ordre du jour).....	4–5	2
V. Financement du régime international eTIR (point 3 de l'ordre du jour) .....	6–11	3
VI. Administration du régime international eTIR (point 4 de l'ordre du jour).....	12	4
VII. Confidentialité des données (point 5 de l'ordre du jour).....	13	4
VIII. Identification du titulaire et vérification de l'intégrité des messages électroniques d'échange de données (point 6 de l'ordre du jour).....	14–20	4
IX. Statut juridique du Modèle de référence eTIR et procédure de modification (point 7 de l'ordre du jour) .....	21–23	6
X. Forme et structure administrative du cadre juridique du régime eTIR (point 8 de l'ordre du jour).....	24–30	6
XI. Dispositions de la Convention TIR sur lesquelles la mise en place du projet eTIR pourrait avoir une incidence (point 9 de l'ordre du jour).....	31	8
XII. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	32	8
XIII. Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour) .....	33	8



## **I. Participation**

1. Le Groupe d'experts (GE.2) a tenu sa troisième session les 12 et 13 décembre 2016 à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants : Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pologne, Suisse et Turquie. Des représentants du Cameroun ont assisté à la session en qualité d'observateurs, en vertu du paragraphe 11 du mandat de la CEE. La Commission européenne et l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également représentées.

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

*Document* : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/5.

2. Le GE.2 a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/GE.2/5), avec les modifications suivantes: au titre du point 6, le document informel n° 2 (2016) a remplacé le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/3/Rev.1; au titre du point 5, le document informel n° 3 (2016), soumis par la Fédération de Russie, a remplacé le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/10 ; au titre du point 10, le document informel n° 4 (2016), soumis par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) et faisant référence aux propositions d'amendements au modèle de référence eTIR, soumises par la Commission européenne a été ajouté. Une fois l'ordre du jour adopté, le Groupe a décidé de traiter en priorité les points 2, 3, 6, 7 et 8.

## **III. Déclaration liminaire**

3. Dans sa déclaration liminaire, M. Miodrag Pesut, chef de la Section de la facilitation et de l'économie des transports de la Division des transports durables, a souhaité la bienvenue à toutes les délégations présentes pour la troisième session du GE.2 ; il a souligné l'importance des discussions engagées dans le cadre du Groupe d'experts au sujet de l'avenir du régime TIR et a encouragé les membres du Groupe à se mettre d'accord, dans le temps qui reste à courir à leur mandat, sur une proposition concrète en ce qui concerne le cadre juridique eTIR. Il a souhaité au GE.2 une session productive et couronnée de succès.

## **IV. Compatibilité du cadre juridique du système eTIR avec les dispositions juridiques nationales (point 2 de l'ordre du jour)**

*Document* : Document informel n° 1 (2016).

4. Le Groupe d'experts a accueilli favorablement les résultats préliminaires de l'enquête destinée à recueillir des renseignements sur : a) les prescriptions concernant l'authentification de l'expéditeur de données électroniques et les méthodes employées ; b) l'utilisation de signatures électroniques en particulier ; et c) le statut juridique/la validité des communications électroniques (notamment celles qui sont authentifiées au moyen de signatures électroniques) dans les juridictions des États, et en particulier, mais pas exclusivement, leur recevabilité en tant que preuves dans le cadre d'une procédure en justice. Le Groupe a noté que les 33 Parties contractantes ayant répondu à l'enquête avaient indiqué que tout renseignement communiqué par voie électronique devait être authentifié, mais que les moyens et les méthodes variaient d'un pays à l'autre. L'une des conclusions préliminaires à tirer de ces résultats était qu'il serait trop compliqué, tant sur les plans technique que juridique, de déployer dans le cadre du régime eTIR un mécanisme d'authentification unique valide/reconnu à l'échelle internationale tel que la signature électronique à l'aide de l'infrastructure de clef publique (PKI), ce qui semblait confirmer la recommandation du GE.1 qui tend à laisser aux autorités nationales le choix du moyen

d'authentification. Le secrétariat a aussi indiqué que, même dans les groupements de pays dotés de législations analogues (comme l'Union européenne (UE)), des différences avaient été enregistrées dans les réponses communiquées. Le représentant de la Commission européenne a fait observer que cela pouvait être lié à la période de transition actuellement mise en œuvre pour faciliter le déploiement d'un nouveau cadre législatif.

5. Le Groupe d'experts a néanmoins estimé qu'il serait judicieux d'examiner les réponses une par une plutôt que par groupe et que les résultats seraient plus représentatifs si davantage de Parties contractantes, en particulier parmi celles qui ne faisaient pas partie de l'UE et n'utilisaient pas le nouveau système de transit informatisé (NCTS), répondaient à l'enquête. Pour conclure, le GE.2 a prié le secrétariat d'adresser des rappels aux Parties contractantes qui n'avaient pas encore répondu à l'enquête et de revoir le document en vue de la prochaine session, afin de disposer de détails plus approfondis sur les réponses de chaque État.

## V. Financement du régime international eTIR (point 3 de l'ordre du jour)

*Document* : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/7.

6. Rappelant les conclusions auxquelles il était parvenu à sa session précédente, à savoir qu'il fallait en priorité déterminer la manière de financer le système international eTIR (coûts de démarrage et de mise au point, ainsi que coûts de maintenance) en tenant compte des renseignements fournis par l'analyse coûts-avantages du projet eTIR, le Groupe d'experts a pris acte avec satisfaction du document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/7, dans lequel étaient décrites les possibilités de financement.

7. Un certain nombre de participants, dont l'IRU, ont fait valoir que les chiffres figurant dans l'analyse coûts-avantages étaient soit obsolètes soit inférieurs à la réalité et que l'analyse ne tenait pas compte du déclin du nombre de carnets TIR délivrés au cours des dernières années. En conséquence, ils ont posé la question de savoir s'il conviendrait de procéder à une nouvelle estimation des coûts sur la base d'une nouvelle analyse. D'autres participants étaient d'avis que, bien qu'il puisse s'imposer de recalculer certaines données numériques, il importait davantage de définir un mécanisme de financement adapté que de consacrer plus de temps à l'estimation de chiffres exacts.

8. En réponse à une question de la délégation de la Commission européenne, le secrétariat a indiqué qu'il était peu probable que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) soit en mesure d'absorber les coûts afférents à la mise au point et à l'hébergement du système international eTIR pour les raisons suivantes : a) cette activité n'était pas prévue au budget régulier de la CEE, tel qu'il avait été approuvé par l'Assemblée générale et la Commission des questions administratives et budgétaires ; et b) la tendance de ces dernières années était à la réduction du budget de la CEE.

9. En ce qui concerne les différents mécanismes de financement présentés dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/7, certaines associations ainsi que l'IRU se sont inquiétées de l'éventualité que les coûts en question soient financés par le prélèvement d'un montant par transport TIR, ce qui, selon eux, constituerait une trop lourde charge pour le secteur des transports. L'IRU a ainsi fait valoir qu'au cours des dernières années ce secteur avait déjà largement investi dans l'informatisation de la procédure TIR, en mettant au point des interfaces à même de communiquer avec les systèmes douaniers nationaux. Elle estimait donc qu'il fallait tirer parti des outils informatiques existants, fruits des investissements financiers consentis par le secteur privé. L'IRU a ajouté qu'il convenait de garder à l'esprit que le régime eTIR consistait en l'informatisation des procédures douanières, raison pour laquelle les transporteurs ne devaient pas être les seuls à payer – une deuxième fois – les coûts liés à la mise en place d'un système conçu principalement pour des activités douanières.

10. D'autres intervenants ont indiqué que les coûts en question seraient en définitive supportés par les consommateurs des marchandises transportées et que les montants en jeu n'auraient qu'une incidence insignifiante sur les prix de ces marchandises. En outre, si les

financements étaient assurés par les autorités, ces mêmes consommateurs assumeraient une part des coûts du système par l'intermédiaire des taxes versées, la différence étant que les coûts seraient répartis entre toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, y compris celles qui n'utiliseraient pas (encore) le régime TIR, et pas seulement entre les principales Parties contractantes qui en tireraient profit. Au vu de ces considérations, le GE.2 estimait qu'un tel mécanisme ne devait pas être exclu a priori et qu'il convenait de mener un examen plus approfondi à ce sujet.

11. Le Groupe d'experts a rappelé la déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, adoptée en juin 2015 par l'AC.2, soulignant que l'informatisation représentait un objectif commun et qu'il convenait de prendre des décisions dès que possible afin de donner forme au projet et de faire en sorte que toutes les Parties contractantes à la Convention TIR procèdent, dans des délais raisonnables, aux investissements et ajustements nécessaires pour passer à un régime TIR complètement informatisé. Il a donc prié le secrétariat de transmettre le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/7 au WP.30 et à l'AC.2, et a demandé au Président de faire mention de cette question dans le rapport oral qu'il présenterait à la prochaine session du WP.30, dont il estimait qu'elle devrait également être portée à l'attention du Comité des transports intérieurs. Le secrétariat a informé le GE.2 que cette question avait été inscrite à l'ordre du jour du Comité des transports intérieurs et qu'elle figurait dans un document d'information concernant le franchissement des frontières qui serait présenté à la prochaine session du Comité.

## **VI. Administration du régime international eTIR (point 4 de l'ordre du jour)**

12. Ce point n'a pas été abordé faute de temps.

## **VII. Confidentialité des données (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document* : Document informel n° 3 du WP.30/GE.2 (2016).

13. Ce point n'a pas été abordé faute de temps.

## **VIII. Identification du titulaire et vérification de l'intégrité des messages électroniques d'échange de données (point 6 de l'ordre du jour)**

*Document* : Document informel n° 2 du WP.30/GE.2 (2016).

14. Le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document informel n° 2 du WP.30/GE.2 (2016) portant sur les différents mécanismes qui permettent de soumettre des renseignements préalables concernant les marchandises et sur certains projets de dispositions pertinentes. Le secrétariat, dans son exposé, a aussi attiré l'attention sur le fait que les messages normalisés qui sont envisagés dans le modèle de référence ne contiennent pas encore de données de sûreté et de sécurité, qui varient actuellement d'un pays à l'autre. Le secrétariat a aussi évoqué la dernière session du GE.1, qui avait réitéré sa précédente recommandation concernant le principe de la reconnaissance mutuelle des procédures d'authentification de l'expéditeur de données électroniques réalisées dans le pays de départ, étant entendu que le régime international eTIR permettait aux administrations douanières d'échanger des données en toute sécurité.

15. En ce qui concerne les mécanismes d'authentification, la délégation de la Fédération de Russie a cité le récent accord-cadre régional pour le commerce sans papier, adopté sous les auspices de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), dans lequel il était envisagé d'avoir recours aux services de tierces parties de confiance. Le secrétariat a indiqué que le GE.1 avait étudié cette possibilité en principe mais que, faute d'un exemple de mise en pratique réussie, elle n'avait pas été jugée suffisamment éprouvée pour servir dans le cadre du système eTIR. La délégation de la Fédération de Russie a été

invitée à communiquer d'autres renseignements à ce sujet sous la forme d'un document et d'un exposé détaillé lors des prochaines sessions du GE.2 et du GE.1 (16 et 17, et 18 et 19 mai 2017).

16. S'agissant des mécanismes permettant de transmettre des renseignements préalables sur les marchandises, plusieurs délégations se sont demandé si l'utilisation du bureau douanier du pays de résidence était une solution adaptée. Le secrétariat a précisé que ce type de mécanisme resterait facultatif et ne serait utilisé que si le système douanier du pays de résidence le permettait. La délégation turque a estimé qu'introduire la possibilité de soumettre au pays de résidence des renseignements qui devraient être reconnus par le pays de départ reviendrait à créer un « nouveau pilier », qui n'était pas actuellement prévu par la Convention TIR. Elle a en outre fait observer que, dans l'ensemble des méthodes proposées, la procédure d'authentification ne saurait être reconnue que si les dispositions juridiques pertinentes spécifiaient que ces renseignements devaient en toute hypothèse parvenir au bureau de départ via le système international sécurisé eTIR. La délégation de la Commission européenne a fait une observation analogue et proposé, premièrement, de supprimer les points a) et c) du paragraphe 2 du projet d'articles sur les mécanismes d'authentification et, deuxièmement, de rendre obligatoire la reconnaissance des procédures d'authentification réalisées via le système international eTIR (en remplaçant « peut » par « doit »). Il a été rappelé que la communication de renseignements par des services tiers (point c)), comme dans le cadre du système de prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD), était déjà une réalité pour un grand nombre de Parties contractantes et que supprimer cette possibilité reviendrait pour la plupart des titulaires de carnets à compliquer la soumission de renseignements préalables sur les marchandises.

17. En ce qui concerne les prescriptions divergentes en matière de données de sûreté et de sécurité, plusieurs délégations étaient d'avis que ces données pourraient être communiquées séparément et que ce problème n'entraverait pas nécessairement l'informatisation du régime TIR. À ce propos, le secrétariat a rappelé que si les titulaires de carnets recevaient de multiples demandes de données de sûreté et de sécurité supplémentaires non harmonisées au cours de leur trajet cela nuirait aux efforts déployés pour faire en sorte qu'ils n'aient à communiquer ces données qu'une seule fois au pays de départ et qu'ils disposeraient pour cela de plusieurs mécanismes différents.

18. Un autre point essentiel était de savoir dans quelle mesure les autorités nationales compétentes auraient la faculté, dans le cadre juridique du système eTIR, de déterminer les mécanismes par lesquels pouvaient être communiqués les renseignements préalables sur les marchandises, la formulation actuelle de la disposition laissant à penser que les transporteurs seraient seuls à décider, ce qui obligerait les autorités douanières à accepter l'ensemble des quatre mécanismes. Cette question a été soulevée tout particulièrement en lien avec la possibilité d'avoir recours aux services de prestataires tiers comme le système de TIR-EPD, assuré par l'IRU. La délégation polonaise a cité l'exemple des données du système de prédéclaration électronique TIR, actuellement acceptées sur la base d'un arrangement contractuel au nom duquel les autorités douanières reconnaissent la signature électronique de l'IRU, chargée pour sa part d'authentifier l'expéditeur des renseignements. Cela étant, le carnet TIR, dans sa version imprimée, était signé de la main du déclarant. Selon la délégation polonaise, il était possible que les déclarations électroniques faites dans le cadre du régime eTIR (carnets TIR électroniques) doivent être signées par voie électronique par les déclarants, ce qui aurait probablement des incidences sur l'utilisation du mécanisme TIR-EPD.

19. Compte tenu de ce qui précède, la délégation de la Commission européenne a proposé de restreindre les dispositions aux consignes suivantes : a) les renseignements préalables sur les marchandises devraient être communiqués par voie électronique ; et b) ces renseignements devraient être authentifiés, ce qui laisserait aux autorités nationales compétentes le choix de la méthode d'authentification. On pourrait toutefois fournir des orientations plus précises au moyen d'une note explicative ou d'une observation précisant qu'il appartiendrait à chaque Partie contractante de décider et de préciser quels mécanismes de soumission des renseignements pouvaient être reconnus. La délégation turque a estimé, en revanche, qu'il convenait de spécifier le moyen d'authentification dans le cadre juridique

par souci de cohérence et partant de permettre d'effectuer des transports eTIR en provenance et à destination de toutes les Parties contractantes.

20. À l'issue de ces discussions de fond, le GE.2 a décidé de prier le secrétariat de remanier les dispositions concernées en tenant compte des débats et des observations formulées au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **IX. Statut juridique du Modèle de référence eTIR et procédure de modification (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document* : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/8.

21. Le Groupe d'experts a étudié les procédures d'amendement à plusieurs niveaux ainsi que la classification des amendements présentée dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/8. Plusieurs observations ont été formulées faisant notamment valoir que les amendements apportés au cadre juridique fondamental pouvaient parfois avoir une incidence importante sur les caractéristiques conceptuelles, fonctionnelles et techniques et nécessiter des ajustements, de même qu'un amendement technique pouvait avoir une incidence sur ce cadre juridique. Le secrétariat a confirmé que l'interconnexion entre les différents niveaux d'amendements s'appliquait dans les deux sens.

22. En ce qui concerne la possibilité d'une annexe cadre ou celle d'utiliser comme exemple soit la Convention d'Istanbul soit la Convention de Kyoto révisée, plusieurs délégations ont estimé que la procédure devait, d'une manière générale, être inclusive et permettre à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de prendre part aux discussions et d'opérer, dans des délais raisonnables, la transition vers la procédure électronique. À ce propos, la délégation de la Commission européenne a souligné que le régime TIR ne devrait à terme exister que sous forme électronique et que cet objectif devait être clairement établi.

23. Pour conclure, le GE.2 a approuvé les principes de la procédure d'amendement telle qu'elle est décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/8, mais il a décidé d'examiner ce document plus en détail lors des discussions au titre du point 8, c'est-à-dire sous l'angle plus général du projet de cadre juridique (on trouvera au paragraphe 27 d'autres considérations relatives à la procédure d'amendement).

## **X. Forme et structure administrative du cadre juridique du régime eTIR (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document* : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/9.

24. Le Groupe d'experts a entamé l'examen de ce point de l'ordre du jour par une discussion générale sur la forme que pourrait prendre le cadre juridique eTIR. En guise de point de départ, le Groupe a rappelé ses précédents débats sur les avantages respectifs d'une annexe facultative ou d'un Protocole additionnel à la Convention TIR de 1975. Il a aussi noté que si les discussions sur la possibilité de deux formes parallèles se poursuivaient il serait exceptionnellement difficile d'achever les activités prescrites dans le délai prévu car il faudrait traiter un nombre trop élevé de questions en suspens compte tenu du nombre de séances restantes. Le secrétariat a fait observer que, bien qu'un certain nombre de points à débattre ne portent pas spécifiquement sur la question de la forme du cadre juridique, aucun progrès significatif ne pourrait être accompli sans que le GE.2 parvienne à concentrer ses efforts sur l'élaboration d'une série unique cohérente de dispositions tenant compte des questions relatives à la forme du cadre juridique. La Turquie a indiqué qu'à ses yeux, la priorité était de mettre en œuvre le régime eTIR dès que possible et qu'elle estimait qu'un Protocole additionnel serait plus adapté, mais que la solution de l'annexe facultative était également envisageable.

25. La délégation de l'IRU a exprimé sa préoccupation quant à la possibilité de bloquer l'entrée en vigueur de l'amendement pertinent lors de l'introduction de l'annexe 11 et a donc préconisé d'opter de préférence pour un Protocole. Par ailleurs, l'IRU, désireuse de

hâter l'informatisation du régime TIR, a proposé d'introduire dans le corps de la Convention TIR, en s'inspirant de l'exemple des carnets ATA électroniques, une disposition générique simple qui servirait de cadre juridique temporaire/transitoire le temps que soit élaboré l'annexe ou le Protocole. En réponse à cette proposition, la délégation turque a réitéré sa position selon laquelle la vision à long terme du régime eTIR devrait s'appuyer sur le cadre juridique approprié. Le secrétariat a précisé que le risque de blocage concernait également l'option, suggérée par l'IRU, d'un article unique. En conclusion, le GE.2 a estimé qu'il était préférable que le cadre juridique prenne la forme d'une annexe facultative, rappelant les avantages de cette approche tels qu'ils avaient été énumérés dans le rapport de la session précédente ; il a ainsi décidé d'axer ses travaux sur l'élaboration d'une annexe facultative.

26. Conformément à cette décision, le Groupe d'experts a procédé à l'examen détaillé du projet d'annexe et des modifications apportées en conséquence au texte principal de la Convention TIR qui figurent à l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/9. Le Groupe a notamment examiné les avantages et les inconvénients respectifs d'une clause dérogatoire et d'une adhésion facultative à l'annexe. Dans le premier cas, l'annexe facultative s'appliquerait automatiquement sauf pour les Parties contractantes qui émettraient une réserve afin d'en interdire l'application sur leur territoire ; dans le deuxième cas, l'annexe facultative ne s'appliquerait pas sauf pour les Parties contractantes qui feraient une déclaration d'acceptation à cet effet. Chacune de ces solutions entraînerait différents types d'amendements à la Convention TIR. À l'issue de discussions de fond, le GE.2 a opté pour la première solution consistant à donner la possibilité aux Parties contractantes d'émettre une réserve concernant l'application de l'annexe facultative et il a donné pour instruction au secrétariat d'établir en conséquence les dispositions appropriées pour examen à la prochaine session.

27. Il s'imposait, d'autre part, d'ajouter un renvoi à l'annexe 11 dans les définitions de la Convention TIR. Le GE.2 a estimé qu'il ne serait pas nécessaire d'intervenir au niveau des définitions existantes mais qu'il suffirait d'introduire à l'article premier de la Convention TIR la définition de la procédure eTIR. Le Groupe a toutefois approuvé la proposition visant à prier le secrétariat d'examiner la Convention dans sa totalité afin d'apprécier la nécessité de modifier certains articles, même si les dispositions étaient compréhensibles *mutatis mutandis*.

28. En ce qui concerne la procédure d'amendement, le Groupe d'experts a rappelé les discussions qui avaient eu lieu au titre du point 7 et réexaminé les considérations formulées. Les questions suivantes se sont notamment posées : a) quelles seraient les implications pratiques du statut juridique du modèle de référence eTIR, s'agissant de savoir s'il serait joint au cadre juridique et comment il serait traduit et géré étant donné sa longueur et sa complexité ? b) serait-il nécessaire de le transmettre au dépositaire aux fins de l'entrée en vigueur du cadre juridique à proprement parler ? et c) à la lumière des questions précédentes, serait-il préférable de confier la gestion du modèle de référence dans sa totalité à un organisme d'experts extérieurs au cadre juridique ? À ce propos, la délégation turque a fait valoir qu'il importait de donner force de loi au modèle de référence, afin de garantir une mise en œuvre harmonisée. Un autre point soulevé concernait l'adoption d'une approche plus réaliste de la notion d'application automatique des modifications techniques ; sur la base, notamment, de l'expérience tirée de la mise en œuvre du nouveau système de transit informatisé (NSTI), il a été proposé de prévoir des périodes de transition pour permettre de procéder aux adaptations techniques nécessaires. Le GE.2 a prié le secrétariat de remanier les dispositions pertinentes en vue de la prochaine session, en tenant compte des observations ci-dessus.

29. Le Groupe a aussi examiné la possibilité de prévoir des dispositions concernant une procédure fonctionnelle de secours. Le secrétariat a cité les procédures décrites dans le modèle de référence et il a fait valoir que la disposition juridique correspondante pourrait inclure les deux outils actuellement envisagés, c'est-à-dire : a) le recours à un système de secours accessible en ligne ; ou b) l'utilisation d'un document d'accompagnement sur lequel travaillait actuellement le GE.1. À la lumière de ces renseignements, le GE.2 a prié le secrétariat d'établir le texte de la disposition juridique appropriée pour examen à la prochaine session.

30. Le Groupe d'experts a également examiné les projets d'articles 5 à 11 et a fourni des orientations détaillées concernant certains éléments devant être précisés, ajustés, élaborés davantage ou simplifiés. Il a prié le secrétariat d'incorporer les observations correspondantes dans des versions révisées des projets d'articles en vue d'un nouvel examen à la prochaine session. Par souci d'efficacité et de simplicité, le GE.2 s'est rallié à la proposition du secrétariat visant à établir, pour la prochaine session, un nouveau projet d'annexe tenant compte de l'ensemble des points de vue et observations issus de la troisième session.

## **XI. Dispositions de la Convention TIR sur lesquelles la mise en place du projet eTIR pourrait avoir une incidence (point 9 de l'ordre du jour)**

31. Ce point n'a pas été abordé faute de temps.

## **XII. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

32. Ce point n'a pas été abordé faute de temps.

## **XIII. Dates de la prochaine session (point 11 de l'ordre du jour)**

33. Le Groupe d'experts a décidé de tenir sa quatrième session les 16 et 17 mai 2017 et a noté que le GE.1 tiendrait sa vingt-sixième session les 18 et 19 mai 2017.

---