


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
Cinquième session

Genève, 30 et 31 octobre 2017

**Rapport du Groupe d'experts des aspects juridiques
 de l'informatisation du régime TIR sur sa cinquième 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. Compatibilité du cadre juridique du système eTIR avec les dispositions juridiques nationales : enquête sur les méthodes électroniques d'authentification (point 2 de l'ordre du jour).....	3–5	2
IV. Identification du titulaire et vérification de l'intégrité des messages électroniques d'échange de données (point 3 de l'ordre du jour).....	6	3
V. Financement du régime international eTIR (point 4 de l'ordre du jour)	7–11	3
VI. Forme, structure administrative et teneur du cadre juridique du régime eTIR. (point 5 de l'ordre du jour)	12–26	4
A. Examen de certaines dispositions et questions	13–25	4
B. Conclusion	26	6
VII. Dispositions de la Convention TIR sur lesquelles la mise en place du projet eTIR pourrait avoir une incidence (point 6 de l'ordre du jour)	27	6
VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	28	6
IX. Achèvement du mandat du Groupe d'experts GE.2 et rapport final (point 8 de l'ordre du jour)	29–30	7



I. Participation

1. Le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (ci-après « GE.2 » ou « Groupe d'experts ») a tenu sa cinquième session les 30 et 31 octobre 2017 à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants : Croatie, Finlande, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse et Turquie. L'organisation non gouvernementale suivante était également représentée : Union internationale des transports routiers (IRU).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/9.

2. Le GE.2 a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.30/GE.2/9), le document informel WP.30/GE.2 n° 3 (2017) ayant été ajouté à la liste des documents de référence relatifs au point 2 de l'ordre du jour.

III. Compatibilité du cadre juridique du système eTIR avec les dispositions juridiques nationales : enquête sur les méthodes électroniques d'authentification (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/3 ;
document informel WP.30/GE.2 n° 1 (2017),
et document informel WP.30/GE.2 n° 3 (2017).

3. Le Groupe d'experts a fait bon accueil au document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/3 dans lequel sont exposées les réponses des 35 pays qui ont participé à l'enquête sur les mécanismes d'authentification par voie électronique. Il a réaffirmé qu'il estimait que l'enquête montrait que l'authentification était une nécessité dans tous les pays, mais que toute une série de méthodes étaient utilisées, avec des procédures de signature électronique et des statuts juridiques différents (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8, par. 4). Il a été noté qu'un nombre limité de personnes qui avaient répondu avaient indiqué que la seule méthode d'authentification applicable dans leur pays était la signature électronique apposée au moyen d'une infrastructure à clef publique (ICP), délivrée par une autorité de certification dudit pays et exclusivement aux résidents de celui-ci, ce qui conduit à s'interroger sur les méthodes d'authentification du projet d'annexe 11.

4. Le Groupe d'experts a également noté avec préoccupation qu'il n'était pas possible d'examiner les normes nationales des pays qui souhaitent participer aux projets pilote eTIR puisqu'ils n'avaient pas participé à l'enquête. Il a estimé qu'il serait bon que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP. 30) se penche sur les mécanismes d'authentification à utiliser dans le cadre du système eTIR.

5. En conclusion, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un nouveau document résumant les résultats de l'enquête aux fins de son examen par le WP.30 à sa prochaine session.

IV. Identification du titulaire et vérification de l'intégrité des messages électroniques d'échange de données (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/2.

6. Le GE.2 a pris note de la présentation, par la délégation de la Fédération de Russie, du document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/2 qui traite de la menace à la sécurité de l'information. Il a également noté que cette délégation n'était pas présente pour faire part de vive voix des préoccupations dont le document faisait état et décidé, en conséquence, de ne pas tenir compte dudit document.

V. Financement du régime international eTIR (point 4 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe d'experts a noté que, dans le prolongement du succès de la mise en œuvre du projet pilote eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie et compte tenu de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR dont il avait adopté le texte au mois de juin 2015, le Comité exécutif de la CEE avait accepté un projet eTIR sur cinq ans doté d'un budget total de 1 511 275 dollars des États-Unis le 26 septembre 2017. Le 6 octobre 2017, la CEE et l'IRU ont signé un mémorandum d'accord portant sur la coopération dans le domaine de l'informatisation du régime TIR, ainsi qu'un accord de financement pour la fourniture des fonds nécessaires au financement d'un poste supplémentaire d'informaticien chargé de travailler sur le projet et de l'hébergement du système international eTIR au centre informatique de l'Office des Nations Unies à Genève, entre autres. Le Groupe d'experts a pris note du fait que l'accord de financement n'était accessible qu'à ses signataires.

8. Le Groupe d'experts a noté que l'IRU avait proposé, à la 147^e session du WP.30, de financer la mise en place et l'administration du système international eTIR. Il a également noté que les Parties contractantes souhaitant rejoindre le projet eTIR devraient apporter les modifications requises à leurs systèmes informatiques douanier et, le cas échéant, financer lesdites modifications.

9. Ayant ces bonnes nouvelles à l'esprit, le Groupe d'experts a examiné le paragraphe 3 de l'article 10 de l'annexe 11 et envisagé la possibilité d'y faire figurer une référence spécifique au financement des dépenses opérationnelles liées au système international eTIR au moyen de contributions sur les transports, ce qui va dans le même sens que l'article 13 de l'annexe 8 dans lequel il est question du mode de financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR. Le Groupe d'experts a noté que cette approche : a) posait le problème du moment et des modalités de la transition entre le financement au titre de l'accord de financement correspondant à la période de développement et le financement des dépenses opérationnelles au moyen de contributions sur les transports ; b) faisait courir le risque que les Parties contractantes qui n'ont pas l'intention d'appliquer l'annexe 11 s'opposent à un tel mécanisme de financement au moyen de contributions sur les transports TIR, dans la mesure où cela représenterait une gêne pour leurs transporteurs et, partant, aient des réticences vis-à-vis du système eTIR dans son ensemble.

10. Le Groupe d'experts a estimé que le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 10 de l'annexe 11 laissait une certaine marge de manœuvre en matière de mécanismes de financement et qu'il convenait de garantir la transparence et la durabilité du système international eTIR, ce pourquoi il convenait de mentionner, dans le projet d'annexe 11, le financement du système international eTIR. Le Groupe d'experts a estimé que les modalités d'un tel financement seraient précisées par les Parties contractantes à la Convention TIR ou par celles qui appliqueraient l'annexe 11 et qu'elles pourraient éventuellement faire partie d'accord(s) à venir entre l'organisation internationale et la CEE, conformément à la note explicative 0.6.2 *bis*-2. Le Groupe d'experts a prié le secrétariat d'inclure, dans la prochaine révision de l'annexe 11, une note explicative concernant le paragraphe 3 de l'article 10

autorisant si nécessaire le financement des coûts opérationnels du système international eTIR au moyen de contributions sur les transports TIR ou eTIR. Dans la mesure du possible, cette note explicative devrait également porter sur l'éventuelle transition entre les différents mécanismes de financement.

11. L'IRU a exprimé la crainte que, dans le contexte économique actuel et compte tenu de la diminution du nombre de transports TIR, le surcoût occasionné pourrait être préjudiciable au système TIR. Elle a en outre fait savoir qu'elle avait décidé de financer la mise en place et l'administration du système international eTIR sur ses propres ressources pour éviter que les transporteurs aient à supporter ces dépenses. L'IRU était aussi d'avis que le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 10 était suffisant.

VI. Forme, structure administrative et teneur du cadre juridique du régime eTIR (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2017/24.

12. Le secrétariat a informé le GE.2 des discussions tenues par le Groupe de travail à sa 147^e session, au mois d'octobre 2017, à propos du projet d'annexe 11 et des amendements associés à la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/2017/24). Sur la base des débats menés, le Groupe d'experts a commencé à examiner le projet de cadre juridique pour le système eTIR.

A. Examen de certaines dispositions et questions

Paragraphe 2 de l'article 10

13. La question s'est posée de savoir si le paragraphe 2 de l'article 10 devait mentionner non seulement l'aide apportée par la CEE aux pays pour qu'ils connectent leurs systèmes informatiques nationaux au système international eTIR, mais également la vérification de la conformité, ce qui garantirait la conformité des systèmes informatiques nationaux aux spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR. Aussi a-t-il été suggéré de traiter cette question au titre de l'article 3, qui fait obligation aux Parties contractantes de connecter leurs systèmes informatiques nationaux au système international eTIR. Le GE.2 a toutefois rappelé la proposition faite par la délégation de la Pologne à sa quatrième session (ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8, annexe II, note 32) et estimé qu'il convenait de mentionner que la vérification de la conformité était une étape obligatoire avant la connexion opérationnelle au système international eTIR et devait faire partie de l'assistance fournie par la CEE (paragraphe 2 de l'article 10), et non qu'elle constituait une obligation pour les pays se connectant au système international eTIR (art. 3).

Article 3

14. Il a été proposé de faire figurer la formule « Aux fins de l'échange de données électroniques » au début de l'article 3 afin de mieux faire ressortir le sens de cette disposition. Il a été répondu qu'une telle précision n'était pas nécessaire, puisque : a) la définition du système international eTIR au paragraphe a) de l'article 2 mentionnait déjà l'échange de données électroniques ; b) l'article 3 exigeait la conformité de la connexion des systèmes douaniers aux spécifications théoriques, fonctionnelles et techniques. Après discussion, le GE.2 a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier la disposition et qu'il appartenait au WP.30 d'étudier plus avant cette question.

Paragraphe a) de l'article 2

15. En réponse à la question de savoir si la définition du « système international eTIR » du paragraphe a) de l'article 2 devait mentionner toutes les parties prenantes, notamment l'organisation internationale (voir le document ECE/TRANS/WP.30/294, par. 29), le secrétariat a rappelé que le GE.2 avait examiné la question à sa quatrième session et qu'il avait été expliqué que cette phrase avait été reprise de la définition du champ d'application du projet eTIR et qu'on la trouvait telle qu'elle dans la documentation théorique,

fonctionnelle et technique (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8, par. 13). En conséquence, le GE.2 a décidé de ne pas modifier le paragraphe a) de l'article 2.

Paragraphe 3 de l'article 11

16. En réponse à la question de savoir si le paragraphe 3 de l'article 11 pouvait être modifié pour qu'y soit prévue la possibilité, pour le secteur privé, d'obtenir directement des informations depuis le système international eTIR en cas de contentieux administratif ou de poursuites judiciaires (voir le document ECE/TRANS/WP.30/294, par. 29), le secrétariat a rappelé que la CEE pouvait, en vertu d'une version antérieure de la disposition, divulguer des informations aux parties à un différend (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/9, projet d'article 8, par. 2).

17. Compte tenu de ce qui précède, le GE.2 a réexaminé la question tout en notant qu'il pouvait arriver, dans le cas précis où le transporteur fournissait des renseignements anticipés sur le chargement en se connectant directement au système international eTIR, que certaines informations ne se trouvent qu'à cet endroit. Dans ce cas, il n'y aurait trace de l'authentification du message envoyé que dans le système international eTIR et seules les administrations douanières auraient accès à ces informations en cas de contentieux administratif ou de poursuites judiciaires. Le GE.2 a estimé que cela ne constituait pas un sujet de préoccupation, puisque les informations dont disposaient le transporteur et l'association garante et celles qu'ils pouvaient obtenir de l'organisation internationale suffisaient.

18. En outre, il a été précisé que compte tenu des prescriptions en vigueur le transporteur ne recevait aucune notification du système international eTIR. Le GE.2 a envisagé deux façons de résoudre le problème susmentionné : a) en modifiant les prescriptions de telle façon qu'il soit prévu d'envoyer des notifications aux transporteurs ; ou b) en permettant à l'organisation internationale de fournir aux transporteurs les informations relatives à leurs transports TIR.

19. Rappelant que le système international eTIR était conçu pour l'échange d'informations entre administrations douanières, le GE.2 a décidé : a) de laisser à l'organisation internationale le soin de fournir des informations aux associations nationales et aux transporteurs ; b) de ne pas modifier le paragraphe 3 de l'article 11.

Nécessité d'une disposition concernant la procédure relative aux réclamations dans l'environnement eTIR

20. En réponse à la question de savoir si la procédure relative aux réclamations dans le système eTIR devait être précisée dans le projet d'annexe 11 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/294, par. 29), le Groupe d'experts a rappelé qu'il avait déjà examiné ce point (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8, par. 21). Le Groupe d'experts a noté que les réclamations s'inscrivaient dans le cadre national et qu'il n'était pas nécessaire de les traiter autrement dans le système eTIR que dans le système actuel.

Article 13

21. Le GE.2 a noté qu'un article 13 avait été introduit dans le projet d'annexe 11 conformément à la décision, prise par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), d'introduire dans les messages de notification d'achèvement un champ pour le type d'achèvement. Compte tenu de la présence de cette information dans les messages de notification d'achèvement, les prescriptions de l'annexe 10 relatives à la communication des données étaient devenues superflues (voir le document ECE/TRANS/WP.30/2017/22, par. 29). Toutefois, le GE.2 a estimé que l'obligation relative à la procédure de réconciliation du paragraphe 2 de l'annexe 10 restait en dehors du champ d'application du régime eTIR.

22. Le GE.2 a toutefois souligné que la procédure de rapprochement (« réconciliation ») prévue au paragraphe 2 de l'annexe 10 devait être modifiée pour pouvoir être appliquée aux transports eTIR. Il s'est d'abord penché sur les types d'erreurs rendant nécessaires un rapprochement (par exemple l'absence de message ou un nombre de caisses déchargées incorrect dans les messages de notification d'achèvement). En conclusion, il a estimé :

a) qu'il convenait de continuer à suivre la procédure prévue au paragraphe 2 de l'annexe 10 pour les transports effectués selon le régime TIR reposant sur des supports papier ; b) qu'il serait fait explicitement référence, dans l'article 13, aux paragraphes 1, 3 et 4 ; c) que les modalités d'adaptation de la procédure au transport eTIR pourraient être examinées à un stade ultérieur.

Article 58

23. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts qu'il avait demandé à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques (OLA) d'évaluer la clause de réserve prévu pour le projet d'annexe 11.

24. Le GE.2 a noté que le libellé actuel du projet de paragraphe 1 *bis* de l'article 58 n'aurait pas les mêmes conséquences pour les Parties contractantes actuelles que pour les futures Parties contractantes. Il a autorisé les Parties contractantes actuelles à formuler une réserve concernant l'annexe 11 à tout moment. Toutefois, les futures Parties contractantes n'auraient la possibilité de formuler une réserve concernant l'annexe 11 qu'après leur adhésion à la Convention TIR, c'est-à-dire qu'ils ne pourront pas le faire pas au moment de la ratification ou de l'adhésion.

25. Le Groupe d'experts a estimé que, sous réserve de l'évaluation effectuée par le Bureau des affaires juridiques, le projet de paragraphe 1 *bis* de l'article 58 devait être conservé, mais sans la mention « à tout moment ».

B. Conclusion

26. Le Groupe d'experts a estimé que, sous réserve des modifications ci-dessus, il convenait de soumettre le projet d'annexe 11 à la Convention TIR et les révisions correspondantes du texte principal de ladite Convention au WP.30 pour qu'il l'examine de façon plus approfondie.

VII. Dispositions de la Convention TIR sur lesquelles la mise en place du projet eTIR pourrait avoir une incidence (point 6 de l'ordre du jour)

27. Le GE.2 a noté que la mise en place du cadre juridique eTIR ne semblait avoir une incidence que sur l'annexe 10 à la Convention TIR (1975) (voir par. 21 et 22 ci-dessus).

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

28. Le GE.2 a noté que le Groupe de travail avait examiné et adopté les propositions pour une note d'instruction et une clause de limitation de responsabilité s'agissant des spécifications théoriques, fonctionnelles et techniques eTIR (anciennement Modèle de référence eTIR) et des schémas XML (ECE/TRANS/WP.30/2017/23). Les propositions sont conformes à la recommandation du GE.1 selon laquelle les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR et les schémas XML doivent être dans le domaine public. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'appliquer la note d'instruction et la clause de limitation de responsabilité chaque fois que cela se justifierait (voir le document ECE/TRANS/WP.30/294, par. 20).

IX. Achèvement du mandat du Groupe d'experts GE.2 et rapport final (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/4.

29. Conformément à la pratique établie, le GE.2 a pris note des principales conclusions de la session et noté que le secrétariat établirait le rapport complet, en consultation avec la présidence, après la session.

30. En outre, le secrétariat a informé le GE.2 que le WP. 30 avait décidé qu'il n'y avait pas lieu de proroger son mandat. Le Groupe d'experts a par ailleurs considéré et approuvé son auto-évaluation (ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2017/4), dans laquelle il fait le bilan des résultats qu'il a obtenus et démontre qu'il a, au cours de ses deux années de fonctionnement, satisfait à toutes les prescriptions énoncées dans son mandat et dans son programme de travail. Il a demandé au secrétariat d'actualiser ce document en y intégrant les résultats de sa dernière session et les faits nouveaux concernant le financement avant de le soumettre au WP.30 pour approbation.
