



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

Genève, 27-29 janvier 2021

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**Version 4.3 de la documentation sur les concepts, les fonctions
et les techniques eTIR : Introduction****Historique des décisions du GE.1****Note du secrétariat****Introduction – Mandat**

À sa quatre-vingt-deuxième session (23-28 février 2020), le Comité des transports intérieurs a approuvé la création du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) (ECE/TRANS/294, par. 84¹) et a approuvé son mandat² (ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et ECE/TRANS/WP.30/2019/9/Corr.1), sous réserve de l'accord du Comité exécutif de la CEE. Le Comité exécutif, à sa réunion informelle à distance du 20 mai 2020, a approuvé la mise en place du WP.30/GE.1 jusqu'en 2022, sur la base du mandat figurant dans le document ECE/TRANS/WP.20/2019/9 et Corr.1, tel que reproduit dans le document ECE/TRANS/294 (ECE/EX/2020/L.2, par. 5 b))³.

Le mandat du Groupe dispose que celui-ci doit concentrer ses travaux sur l'élaboration d'une nouvelle version des spécifications eTIR, en attendant la mise en place officielle de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB). Plus précisément, le Groupe est chargé : a) d'établir une nouvelle version des spécifications techniques de la procédure eTIR, avec les modifications à y apporter, en veillant à assurer leur conformité avec les spécifications fonctionnelles de la procédure eTIR ; b) d'établir une nouvelle version des spécifications fonctionnelles de la procédure eTIR, avec les modifications à y apporter, en

¹ Décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/294, par. 84) – <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-294f.pdf>.

² Mandat du Groupe nouvellement créé, approuvé par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif de la CEE – <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-2019-09f.pdf> et rectificatif ; www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/2019/ECE-TRANS-WP30-2019-09c1f.pdf.

³ Décision du Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.2, par. 5 b)) – https://unece.org/DAM/commission/EXCOM/Agenda/2020/Remote_informal_mtg_20_05_2020/Item_4_ECE_EX_2020_L.2_Mandates_fr.pdf.



veillant à assurer leur conformité avec les spécifications conceptuelles de la procédure eTIR ; c) d'élaborer des amendements aux spécifications conceptuelles de la procédure eTIR, à la demande du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

Le présent document présente l'historique des décisions du WP.30, du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) et du groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) relatives au projet eTIR, jusqu'en février 2018.

Historique de la question

À sa quatre-vingt-quinzième session, le Groupe de travail a indiqué que les phases I et II du processus de révision TIR étant achevées, l'étape logique suivante était de doter le régime TIR d'une base juridique et administrative permettant de recourir aux techniques modernes d'information, de gestion et de surveillance fondées sur des procédures électroniques hautement automatisées et sécurisées. Il a considéré que l'informatisation du régime TIR était inévitable vu : a) l'évolution aujourd'hui extrêmement rapide de la technologie, basée sur les techniques d'Internet et des cartes à puce, qui touchait particulièrement les transports et les échanges internationaux ; b) le besoin sans cesse croissant d'améliorer l'efficacité des procédures de transit douanier ; et c) la nécessité de lutter contre les activités frauduleuses par les moyens les mieux adaptés et les plus efficaces (TRANS/WP.30/190, par. 26).

Le Groupe de travail a jugé qu'il fallait prendre en considération l'existence d'une grande diversité de procédures douanières, de pratiques administratives et de prescriptions juridiques nationales dans les Parties contractantes à la Convention.. L'informatisation du régime TIR, fondée sur le régime TIR tel que modifié lors des phases I et II du processus de révision TIR, devrait donc être centrée sur la possibilité de relier les procédures nationales de transit douanier au moyen d'un fichier de données normalisé, électronique et/ou sur support papier, contenant tous les renseignements du carnet TIR. Le fichier électronique à créer devrait être compatible avec la plupart, voire l'ensemble, des solutions techniques possibles d'échange de données informatisé (EDI) appliquées ou appelées à l'être dans les Parties contractantes à la Convention (TRANS/WP.30/190, par. 27).

Le lien entre les procédures douanières nationales et le transfert des fichiers de données devrait être assuré au moyen : a) des systèmes internationaux d'EDI, comme c'est le cas actuellement dans le cadre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) ; b) des cartes à puce qui pourraient être remplies et portées par le transporteur aussi bien qu'être remplies, lues et validées par les autorités douanières ; ou c) des carnets TIR actuels, sur support papier, éventuellement complétés par des systèmes de code-barres et d'identification du titulaire du carnet TIR (TRANS/WP.30/190, par. 28).

Quel que soit le système qui serait retenu, le Groupe de travail était d'avis que la méthode suivie pour informatiser le régime TIR devait être audacieuse et prospective et permettre d'accepter toutes les solutions technologiques possibles susceptibles d'être appliquées dans les années à venir (TRANS/WP.30/190, par. 29).

Afin de progresser fermement dans ce domaine complexe, le Groupe de travail a décidé de suivre la pratique établie et de créer un groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR, qui devrait être composé d'experts des pays intéressés et de représentants des transporteurs (TRANS/WP.30/190, par. 30).

À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail a estimé que le groupe d'experts, après avoir mis en exergue les faiblesses et contraintes actuelles du système, devrait, en particulier :

- Définir les objectifs, les procédures et les ressources nécessaires en vue de l'informatisation du régime TIR et déterminer le rôle des divers intervenants (secrétariat, gouvernements, Union internationale des transports routiers (IRU), etc.) dans ce processus ;

- Analyser toutes les prescriptions administratives et juridiques intéressant l'informatisation du régime TIR ;
- Étudier les solutions techniques appropriées dans ce domaine ;
- Étudier les résultats obtenus dans l'exploitation de systèmes automatisés analogues, aux niveaux national et sous-régional, tel le NSTI, en vue de définir divers scénarios et solutions possibles, tout en précisant les avantages et les inconvénients des diverses méthodes (TRANS/WP.30/192, par. 37).

Le Groupe spécial d'experts (appelé ci-après « Groupe spécial ») s'est réuni à deux reprises en 2001, le 19 février et le 21 juin.

En ce qui concerne les objectifs du processus d'informatisation, le Groupe spécial a jugé que ceux définis par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-quinzième session restaient valables (TRANS/WP.30/2001/13, par. 13 et 14).

Le Groupe spécial a réexaminé les approches principales possibles pour l'informatisation du régime TIR et a estimé que la démarche d'informatisation était un processus continu en plusieurs étapes et qu'il ne fallait donc exclure aucune des solutions possibles à ce stade. Des efforts devraient être poursuivis au niveau national pour adapter la législation douanière à l'utilisation des méthodes informatisées de traitement et d'échange des données et de la signature électronique (TRANS/WP.30/2001/13, par. 18 et 19).

Le Groupe spécial a jugé que quelle que soit l'approche finalement choisie, les modifications apportées à la Convention TIR, du point de vue juridique, pourraient rester limitées et qu'il suffirait essentiellement de modifier la Convention soit en y ajoutant une définition du carnet TIR qui inclue l'emploi de fichiers électroniques mobiles, soit en y introduisant un nouvel article qui permette l'utilisation des nouvelles technologies en général, y compris l'acceptation des signatures électroniques, sans modifier le reste du texte de la Convention. Des dispositions spéciales traitant des conditions juridiques et techniques s'appliquant aux nouvelles technologies acceptées pourraient être ajoutées dans une nouvelle annexe (TRANS/WP.30/2001/13, par. 23).

En ce qui concerne le rôle joué par les divers acteurs du régime TIR dans le processus d'informatisation, le Groupe spécial a constaté que ce processus aurait des conséquences tant pour les personnes et organisations participant à la délivrance et la gestion des garanties, que pour les autorités douanières ayant pour tâche de contrôler et traiter les données fournies et de veiller à ce que des marchandises arrivent intactes au bureau de douane de destination. En outre, l'utilisation de la gestion des risques informatisée aurait une incidence sur le travail des autorités douanières et des associations au niveau national, comme sur celui de l'organisation internationale, des assureurs et de la Commission de contrôle TIR (TIRExB). Le Groupe spécial a cependant jugé qu'à ce stade il était prématuré d'examiner cette question, celle-ci étant tributaire d'un certain nombre de facteurs encore inconnus (TRANS/WP.30/2001/13, par. 26 et 27).

Sur la base des résultats des travaux accomplis par le Groupe spécial, le Groupe de travail a chargé le secrétariat d'organiser des réunions de groupes spéciaux d'experts. Ces groupes devaient traiter des deux principaux problèmes que le Groupe spécial avait rencontrés dans l'exécution de ses travaux, à savoir :

- Étudier les aspects théoriques et pratiques du processus d'informatisation du régime TIR, y compris ses répercussions financières et administratives tant à l'échelon national qu'international, et établir un projet d'ensemble de messages électroniques permettant l'échange informatisé de données, au niveau national, entre les Parties contractantes et les organisations internationales ;
- Étudier en détail l'incidence des diverses approches recensées par le Groupe spécial d'experts sur les dispositions actuelles de la Convention TIR ainsi que les répercussions qu'elles pourraient avoir sur le droit international privé et les formalités administratives nationales, et analyser le rôle que pouvaient jouer les divers acteurs (notamment les associations nationales, l'organisation internationale, les assureurs et la TIRExB) dans le fonctionnement de la Convention TIR lorsque le système sur

support papier aurait été complété ou remplacé par un système d'échange de données informatisé (TRANS/WP.30/2001/13, par. 31).

Sur la base de ce qui précède, le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR (appelé ci-après le groupe d'experts), lors de sa première session, a adopté l'énoncé de son mandat, qui stipulait notamment qu'il devait :

- Énumérer et analyser les données requises pour une opération de transport TIR aux niveaux national et international, ainsi que prévu dans la Convention TIR et dans les résolutions et recommandations adoptées par le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) (en particulier les annexes 1, 4 et 9 de la Convention TIR) et dresser un inventaire des nouvelles caractéristiques qui pourraient être incluses dans la version électronique du régime TIR. Sur cette base, le groupe devait établir des diagrammes décrivant les flux de données actuels et futurs entre les diverses parties et aux divers stades du régime TIR. Dans le cadre de son travail, il devait aussi étudier la possibilité d'employer des codes normalisés qui garantiraient une compréhension et une interprétation uniformes des données figurant dans le carnet TIR ;
- Répertorier et analyser les systèmes existants d'information et de télécommunication et déterminer dans quelle mesure il était possible de tirer parti de l'expérience acquise aux niveaux national et international pour mettre au point un régime TIR informatisé ;
- Formuler des conclusions pour l'informatisation du régime TIR tenant compte des résultats des travaux menés conformément aux paragraphes a) et b) ci-dessus et des incidences financières que ces solutions pourraient avoir aux niveaux national et international (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1).

Le groupe spécial informel d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR devait :

- Étudier en détail les incidences des diverses approches de l'informatisation sur les dispositions juridiques actuelles de la Convention TIR ainsi que les répercussions qui pourraient en résulter sur les formalités administratives nationales ;
- Définir le rôle que les divers acteurs (en particulier les associations nationales, l'organisation internationale, les assureurs et la TIRExB) pourraient jouer dans le cadre du régime TIR lorsque le système sur papier aurait été complété ou remplacé par un système fonctionnant par échange de données informatisé.
- Les deux groupes spéciaux informels d'experts devaient rendre compte de l'avancement de leurs travaux au Groupe de travail. Après avoir achevé ses travaux, chaque groupe spécial devait rédiger un document de travail, contenant des propositions concrètes sur les mesures à prendre, pour examen et approbation par le Groupe de travail.

À sa seconde réunion, le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR a examiné longuement les modèles de données théoriques et hiérarchiques qui décrivent les informations contenues dans le carnet TIR ; il a néanmoins estimé n'être en mesure de parvenir à un accord sur aucun d'entre eux. Certains experts ont mis en question l'intérêt de ces modèles complexes, tandis que d'autres étaient d'avis qu'ils n'étaient pas à même d'apprécier dans quelle mesure les modèles représentaient véritablement la structure de l'information de l'actuel carnet TIR. Pour ces raisons, le groupe d'experts a décidé de revenir sur ce point ultérieurement et demandé au secrétariat d'organiser une réunion avec des spécialistes des technologies de l'information afin d'étudier le choix du modèle le mieux adapté aux objectifs du groupe. Le groupe d'experts a accueilli favorablement la proposition du secrétariat d'utiliser à l'avenir le langage UML (langage de modélisation unifié) (ExG/COMP/2002/10, par. 11 et 12).

À l'occasion de leur réunion, qui a eu lieu le 3 juillet 2003, les spécialistes des technologies de l'information ont procédé à un échange de vues approfondi pour déterminer si la méthode de modélisation uniformisée (UMM) mise au point par le CEFAC-ONU sur la base du langage UML était adaptée à la modélisation des processus d'activité, tels que le régime TIR. En tant que telle, la méthodologie UMM constitue une procédure de

spécification, indépendante de la mise en œuvre, des processus d'activité impliquant un échange d'informations. Bien que les spécialistes des technologies de l'information aient fait observer qu'il pourrait être intéressant d'étudier d'autres technologies, ils ont admis que le choix d'une méthodologie s'avérait particulièrement complexe et demandait beaucoup de temps. Ils ont convenu que ce travail avait déjà été effectué par l'équipe CEFACT-ONU chargée de mettre au point la méthodologie UMM et que celle-ci offrait les outils nécessaires pour décrire le processus professionnel TIR, présentait par ailleurs une approche uniforme adaptée aux travaux du groupe d'experts et constituait un point de départ utile pour les améliorations futures du régime TIR. Considérant que les activités menées jusqu'à présent par le groupe d'experts étaient parfaitement adaptées à la méthodologie UMM et que l'approche approuvée par le groupe d'experts dans l'aperçu du projet était compatible avec cette même méthodologie, ils ont invité le secrétariat à établir un avant-projet de document à soumettre au groupe d'experts à sa prochaine réunion. Étant donné que la première phase du travail du groupe d'experts portait sur l'analyse du système existant – c'est-à-dire la description en l'état du régime TIR – les spécialistes des technologies de l'information ont décidé de limiter l'objet de ce premier document à la modélisation des domaines d'activité, c'est-à-dire la première étape de la méthodologie UMM. De plus, ils ont recommandé l'application intégrale de la méthodologie, et notamment d'une première partie descriptive concernant la partie du projet intitulée « vision ». Enfin, ils ont souligné la nécessité d'adapter la méthodologie UMM, comme cela devrait être le cas pour toute autre méthodologie, aux particularités du régime TIR (ExG/COMP/2003/2, par. 6).

À sa 105^e session, le Groupe de travail a été informé oralement des progrès accomplis par le groupe d'experts lors de sa troisième réunion, qui s'était tenue les 1^{er} et 2 septembre 2003 à Budapest. Le Groupe de travail a approuvé les travaux entrepris par le groupe d'experts, prenant note, en particulier, des trois questions sur lesquelles le groupe d'experts s'en était remis à lui. Les questions portaient sur les points suivants :

a) La définition du champ d'application du projet, que le Groupe de travail avait formulée comme suit : « l'informatisation du régime TIR ». Le groupe d'experts a estimé que le Groupe de travail devrait préciser davantage la signification exacte de cette expression. À ce propos, le groupe d'experts a également noté que l'expression « régime TIR » n'avait pas été bien définie, ce qui rendait impossible une description exacte du champ d'application du projet ;

b) La description de l'approche à adopter pour parvenir à l'informatisation du régime TIR. Vu l'évolution de la situation politique et des techniques au cours des dernières années, le Groupe de travail a été invité à donner au groupe d'experts des directives plus détaillées sur l'approche à adopter pour mettre en œuvre le projet d'informatisation ;

c) Le titre du projet. Pour des raisons pratiques, le secrétariat avait proposé d'utiliser à l'avenir l'expression « projet eTIR » comme titre abrégé du projet d'informatisation du régime TIR. Le groupe d'experts a estimé ne pas être en mesure de se prononcer sur cette question et a décidé de la renvoyer au Groupe de travail pour complément d'examen (TRANS/WP.30/210, par. 27 à 31).

À sa 106^e session, le Groupe de travail a confirmé que :

a) L'objectif final de l'informatisation du régime TIR englobait l'informatisation de l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution, via le transport TIR, jusqu'à son retour et son archivage, et qu'elle devrait en fin de compte permettre de remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier. Le Groupe de travail a admis que, pour atteindre cet objectif, la tâche pouvait sembler ardue et exigerait des moyens humains et financiers considérables, tant au niveau international qu'au niveau national. Il a donc jugé que procéder graduellement paraissait être la seule manière possible d'obtenir des résultats tangibles dans un avenir proche. À cette fin, il a, dans un premier temps, chargé le secrétariat, avec le concours du groupe d'experts : a) d'élaborer des propositions concrètes sur la manière d'échanger les éléments de données fixes du carnet TIR (éléments de données qui restent inchangés pendant tout le transport TIR) entre les autorités compétentes des Parties contractantes en incluant éventuellement aussi, à un stade préliminaire, les données contenues dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) ;

b) de mener une étude pour déterminer ces propositions et, finalement ; c) de proposer un projet pilote, dans un des grands corridors de transit, en vue de les mettre en œuvre.

Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait, à l'étape suivante, envisager l'intégration des éléments de données variables (éléments de données pouvant être modifiés ou mis à jour lors d'un transport TIR). Les étapes ultérieures porteraient alors sur la question de l'incorporation d'éléments supplémentaires comme la sécurité et les renseignements anticipés sur le chargement.

Une fois ces étapes concrètes franchies, le groupe d'experts pourrait se consacrer à d'autres questions en suspens relatives à l'informatisation du régime TIR.

b) Le Groupe de travail a décidé que le processus d'informatisation devrait jusqu'à nouvel ordre être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. À une étape ultérieure, le partage et l'échange de données avec d'autres organes concernés (comme la TIRExB, les organisations internationales, les associations nationales et la chaîne internationale de garantie) ne seraient pas à exclure.

c) Le Groupe de travail a décidé que le projet d'informatisation du régime TIR pourrait dans l'avenir être dénommé « projet eTIR » (TRANS/WP.30/212, par. 26).

À sa trente-sixième session, le Comité de gestion a été informé des progrès accomplis dans les préparatifs de la phase III du processus de révision TIR au sein du Groupe de travail WP.30 de la CEE et de son groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR. Il a approuvé le mandat donné par le Groupe de travail au groupe spécial informel d'experts, à savoir : a) élaborer des propositions concrètes sur la manière d'échanger les éléments de données fixes du carnet TIR (éléments de données qui restent inchangés pendant tout le transport TIR) entre les autorités compétentes des Parties contractantes en incluant éventuellement aussi, à un stade préliminaire, les données contenues dans l'ITDB ; b) mener une étude pour déterminer ces propositions et, finalement ; c) proposer un projet pilote, dans un des grands corridors de transit, en vue de les mettre en œuvre. Il faudrait, à l'étape suivante, envisager l'intégration des éléments de données variables (éléments de données pouvant être modifiés ou mis à jour lors d'un transport TIR). Les étapes ultérieures porteraient alors sur la question de l'incorporation d'éléments supplémentaires comme la sécurité et les renseignements anticipés sur le chargement.

Une fois ces étapes concrètes franchies, le groupe d'experts pourrait se consacrer à d'autres questions en suspens relatives à l'informatisation du régime TIR.

Le Comité de gestion a fait sien l'avis du Groupe de travail selon lequel le processus d'informatisation devrait jusqu'à nouvel ordre être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. À une étape ultérieure, le partage et l'échange de données avec d'autres organes concernés (comme la TIRExB, les organisations internationales, les associations nationales et la chaîne internationale de garantie) ne seraient pas à exclure.

Le Comité de gestion a approuvé la décision du Groupe de travail de dénommer à l'avenir le projet d'informatisation du régime TIR « projet eTIR » (TRANS/WP.30/AC.2/73, par. 38 à 41).

À sa sixième session, le groupe d'experts a estimé qu'à l'exception des sections 1.1.7 et 1.1.8, il avait terminé ses travaux sur le chapitre 1 du Modèle de référence, et qu'il consacrerait ses travaux futurs aux chapitres restants, à moins que de nouvelles informations ne rendent nécessaire une réévaluation du chapitre 1 (ExG/COMP/2004/24, par. 15).

À sa 110^e session, le Groupe de travail a noté que le groupe d'experts avait terminé la première partie de ses travaux sur la description du régime TIR en vigueur (TRANS/WP.30/220, par. 30).

À sa 113^e session, le Groupe de travail a adopté le document TRANS/WP.30/2005/32-TRANS/WP.30/AC.2/2005/18, qui contenait le chapitre 1 du Modèle de référence du projet eTIR, étant entendu que les chapitres suivants y seraient inclus ultérieurement, sous réserve de l'approbation du Groupe de travail, et qu'un certain nombre de points du document

seraient mis à jour pour tenir compte de l'évolution de la situation mais aussi de la propre évolution du projet eTIR dans le temps.

Le Groupe de travail a estimé qu'il n'y avait pas lieu de reconsidérer les mandats confiés et les opinions formulées jusqu'à présent par les organes TIR compétents dans le cadre du processus d'informatisation. Le Groupe de travail a estimé que ce mandat devrait rester ouvert, afin de laisser toute liberté d'action au groupe d'experts pour analyser et faire avancer ses propres idées sur un plan technique et tenir compte des innovations techniques qui pourraient être propices au développement du projet.

Le Groupe de travail a confirmé que le projet eTIR devrait être axé sur la création d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales. De plus, les Parties contractantes ont décidé qu'une fois la garantie délivrée à un opérateur par l'association garante la gestion des données devrait incomber au service des douanes (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 34, 35 et 41).

À sa quarante-deuxième session, le Comité de gestion a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/13, qui donnait un aperçu des mandats et des opinions des organes TIR compétents dans le cadre du processus d'informatisation. Il a pris note des préoccupations exprimées par certaines Parties contractantes au sujet des aspects juridiques et financiers liés à l'introduction du système eTIR et des différences de développement technologique entre les pays, qui pourraient déboucher sur d'éventuelles complications et retards au moment de la mise en œuvre à l'échelle nationale. Il a également pris note des préoccupations exprimées par l'organisation internationale et ses associations membres au sujet de leur rôle dans le système eTIR. Il a insisté sur le fait que le système eTIR devrait satisfaire aux exigences de l'ensemble des Parties contractantes à la Convention. Il a décidé d'incorporer dans les directives relatives à l'informatisation du régime TIR la partie du discours d'ouverture prononcé par le Secrétaire exécutif de la CEE à la présente session concernant l'informatisation du régime TIR. Il a approuvé le document, ainsi que les directives ci-après :

- Conserver l'idée directrice et la structure fondamentale du régime TIR, en préservant et, éventuellement, en renforçant les dispositions de la Convention TIR, en particulier celles élaborées dans le cadre des phases I et II du processus de révision TIR (TRANS/WP.30/194, par. 36) ;
- Informatiser l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution, via le transport TIR, jusqu'à son retour et son archivage, afin de remplacer, à terme, l'actuel carnet TIR sur support papier (TRANS/WP.30/212, par. 26) ;
- Créer une base de données internationale centralisée, qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières nationales (TRANS/WP.30/212, par. 26) ;
- Confier aux services des douanes la gestion des données sur les garanties, après que les associations garantes auront délivré ces garanties aux opérateurs (ECE/TRANS/WP.30/226, par. 41) ;
- Mettre au point le système eTIR, servant à relier les systèmes informatiques douaniers présents et futurs, en liaison étroite avec les systèmes informatiques actuels liés au régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/85, par. 38).

À sa 116^e session, le Groupe de travail a demandé que commence l'élaboration du chapitre 3 du Modèle de référence, consacré à l'analyse des prescriptions en matière de commerce électronique énoncées au chapitre 2 (ECE/TRANS/WP.30/232, par. 32).

À sa 117^e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2007/16-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/15, soumis par le secrétariat, où figurait le chapitre 2 du Modèle de référence eTIR et l'a adopté, sous réserve de la suppression des astérisques et des notes de bas de page correspondantes aux chapitres 2.1.2.2.3 et 2.1.2.4.2. Il a décidé que le texte adopté du chapitre 2 pourrait être révisé à tout moment (ECE/TRANS/WP.30/234, par. 22). Le Comité de gestion, à sa

quarante-quatrième session, a approuvé la décision prise par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 19).

À sa treizième session, le groupe d'experts s'est félicité de l'avant-projet de chapitre 3 du Modèle de référence, tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13. À l'issue d'un échange de vues approfondi, le groupe d'experts a chargé le secrétariat d'harmoniser le projet de chapitre 3 avec ses conclusions, de proposer des éléments de données et une structure pour les messages électroniques répertoriés et de rédiger le diagramme de séquence des scénarios de repli, pour examen à sa prochaine réunion (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/16, par. 7 à 9).

À sa quatorzième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la version révisée du chapitre 3, publiée sous la cote ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.1, ainsi que les propositions visant à ajouter des éléments de sécurité exposés dans le document informel GE.1 n° 2 (2008). Il a examiné le projet de scénarios de repli et les messages. Il a également chargé le secrétariat d'harmoniser le chapitre 3 avec ses conclusions, de proposer des listes de messages et d'assortir les diagrammes de classe et les messages d'éléments de sécurité dans une version révisée du chapitre 3, pour examen à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2008/3, par. 8 et 9).

À sa quinzième session, le groupe d'experts a chargé le secrétariat de constituer un groupe de rédaction qui aurait pour tâche de finaliser le projet de chapitre 3, compte tenu des conclusions du groupe d'experts. À l'aimable invitation des douanes serbes, le groupe de rédaction s'est réuni à Belgrade les 28 et 29 janvier 2009. Celui-ci a examiné chacun des diagrammes UML, réexaminé la procédure de repli et revu les messages. Il a donné au secrétariat des instructions précises quant à la manière de remanier le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.2.

À sa 121^e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2008/8/Rev.2, qui contenait des précisions sur la méthode de soumission de la déclaration douanière telle qu'elle était décrite au chapitre II du Modèle de référence eTIR et qui avait été établi par le secrétariat sur instructions du GE.1 à sa quinzième session. Il y a eu un consensus général sur le fait que le document apportait les précisions nécessaires. À la demande du Groupe de travail, ces précisions feraient l'objet d'une annexe au Modèle de référence eTIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/242, par. 27)⁴.

À sa seizième session, le groupe d'experts a modifié les documents ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/13/Rev.3 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2009/3 et le document informel GE.1 n° 1 (2009), qui renfermaient les différentes sections constituant le chapitre 3 du Modèle de référence. Il a également demandé aux experts de fournir des contributions complémentaires au secrétariat à l'issue de la réunion, avant la publication de toute nouvelle révision du chapitre 3.

À sa 122^e session, le Groupe de travail a été informé que le GE.1 était fermement convaincu que la technique de diffusion automatique (« push ») était la seule solution viable pour garantir que l'échange d'informations avec le système international eTIR et au sein de ce système se ferait en temps réel. Seule la méthode « push » permettrait d'envoyer les informations en temps réel d'un système à l'autre avec un accusé de réception direct et traçable. Le Groupe de travail a fait sienne cette approche, afin de garantir que toutes les autorités douanières participant à l'opération de transport TIR, lorsqu'elles reçoivent les renseignements anticipés sur le chargement, accusent bien réception des informations que le bureau de douane de départ a envoyées en temps réel après avoir accepté la déclaration douanière (voir le document ECE/TRANS/WP.30/244, par. 28).

À sa dix-septième session, le groupe d'experts a accueilli avec intérêt la version finale du chapitre 3 du Modèle de référence eTIR, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/2, et a pris note des amendements apportés aux messages, grâce à l'aimable assistance de M. Hans Greven, représentant les autorités douanières néerlandaises, en vue d'un alignement intégral sur la version 3 du modèle de données pour le transit de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

⁴ Annexe VI.

À sa dix-huitième session, le groupe d'experts a longuement examiné la version 3.0a du Modèle de référence eTIR, telle qu'elle figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/3, ainsi que les propositions d'amendement supplémentaires figurant dans le document informel GE.1 n° 1 (2011). Il a pris note des deux propositions d'amendement. Le groupe d'experts a décidé de poursuivre l'examen de la première proposition, à savoir inclure les mécanismes internationaux de déclaration, à sa prochaine session, en se fondant sur une version révisée du document qui serait établie par le secrétariat. Le groupe d'experts a décidé de transmettre la deuxième proposition, à savoir utiliser la base de données de la chaîne de garantie pour valider les garanties qui n'ont pas encore été acceptées par les douanes, au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), accompagnée de la version 3.0 du Modèle de référence eTIR. Par ailleurs, le groupe d'experts a chargé le secrétariat de recueillir l'avis des points de contact eTIR sur la seconde proposition, avis qui, après examen, pourrait être transmis au WP.30 sous la forme d'une recommandation technique formulée par le réseau des points de contact eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/6, par. 10 et 11).

À sa dix-neuvième session, le groupe d'experts a pris note des requêtes formulées par le WP.30 à sa 128^e session, et réexaminé deux propositions visant à modifier le Modèle de référence eTIR (version 3.0a) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4.

Sur la base de la proposition faisant l'objet du document ECE/TRANS/WP.30/2011/5 et des recommandations des points de contact eTIR, publiées sous la cote ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/8, le groupe d'experts a réexaminé la proposition d'utiliser les bases de données de la chaîne de garantie pour la validation des garanties qui n'auraient pas encore été acceptées par les douanes. Il a estimé que la proposition, bien que techniquement réalisable, était de nature à compliquer le régime eTIR, sans aucune indication ou justification donnée quant à de possibles avantages. En effet, la proposition n'imposait aucunement au garant d'enregistrer les garanties via le système international eTIR en premier lieu ; la non-mise en œuvre de cette disposition ne prêtait en outre à aucune conséquence, ce qui pourrait avoir des conséquences très fâcheuses sur le fonctionnement des procédures de sauvegarde. En conclusion, il a été décidé d'informer le WP.30 que, d'un point de vue technique et théorique, le groupe d'experts recommandait de ne pas donner suite à cette proposition, laissant au WP.30 le soin de décider si pour des raisons politiques inhérentes au système, cette option pouvait néanmoins être maintenue.

Le groupe d'experts a également réexaminé la proposition visant à prévoir, dans le cadre du projet eTIR, des mécanismes de déclaration au niveau international, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/9, établi par le secrétariat en collaboration avec des experts des douanes de la Tchèque. Tout en soulignant l'absence d'accords mondiaux sur les signatures électroniques, le groupe d'experts a pris note du fait que certains pays imposaient de recourir aux autorités nationales de certification quand il s'agissait de signer des documents électroniques destinés à des organismes publics. Le groupe d'experts a estimé qu'il ne disposait pas d'assez de renseignements pour prendre une décision sur la question et demandé au secrétariat d'entreprendre une enquête auprès des points de contact TIR et eTIR pour recueillir des informations de la part de toutes les Parties contractantes TIR sur les pratiques, règles et réglementations actuelles et prévues en matière de signature électronique. Faute d'autorités de certification reconnues au niveau international, le groupe d'experts a également examiné deux autres options : d'une part, il a émis l'hypothèse que les renseignements anticipés sur le chargement puissent être signés par un représentant (une entité qui aiderait les transporteurs à présenter leurs données électroniques et signerait en leur nom), et, d'autre part, il a également considéré qu'il pouvait être suffisant d'authentifier les renseignements électroniques anticipés sur le chargement au moyen d'un code de hachage. Dans ce dernier cas, les transporteurs n'auraient pas à être authentifiés pour pouvoir envoyer leurs informations électroniques et l'acte même de la soumission de la déclaration serait concomitant à la présentation, par le transporteur, du véhicule, des marchandises et des informations renvoyant aux renseignements soumis électroniquement au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) (ECE/TRANS/WP.30/2012/1, par. 8 à 10).

À sa 129^e session, le Groupe de travail a répété qu'il importait d'informatiser le régime TIR. Certaines délégations ont insisté sur la nécessité de procéder par étapes, afin d'éviter une éventuelle interruption du régime TIR dans les pays moins avancés d'un point de vue technique. Le Groupe de travail a noté que le Modèle de référence eTIR prévoyait déjà l'introduction progressive du système eTIR, afin de permettre aux pays de mettre en application le système informatisé dès qu'ils seraient prêts à le faire. Le Groupe de travail a noté que le groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) s'était attaché à ce que non seulement toutes les fonctions disponibles dans le système TIR actuel fondé sur des supports papier soient disponibles dans le système eTIR, mais également que des technologies modernes soient mises à profit afin que les douanes et le secteur des transports puissent bénéficier des nombreux avantages supplémentaires énumérés dans le Modèle de référence eTIR. Le secrétariat a par ailleurs rappelé que les concepts repris dans la version 3.0 du Modèle de référence eTIR (ECE/TRANS/WP.30/2011/4) étaient identiques à ceux qui avaient déjà été approuvés dans la version 2.0. Le Groupe de travail a accepté que la version 3.0 du Modèle de référence eTIR serve de base à ses travaux, sans préjuger du résultat de ses délibérations sur l'ensemble du projet eTIR.

Le Groupe de travail a réexaminé la proposition d'amendement contenue dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/5 et il a décidé de suivre la recommandation du GE.1 de ne pas modifier la procédure de validation de la garantie décrite dans le Modèle de référence eTIR.

Plusieurs délégations ont souligné que le projet eTIR avait des aspects multiples et que l'approbation de la version 3.0 du Modèle de référence eTIR se limitait aux aspects théoriques et techniques du projet, à l'exclusion de ses aspects juridiques, administratifs et financiers. Elles ont par ailleurs souligné l'importance du renforcement des capacités et du transfert de technologie. Ces délégations ont donc estimé que, une fois que ces questions auraient été examinées, le WP.30 devrait se pencher de nouveau sur le Modèle de référence eTIR. D'autres délégations ne partageaient pas ce point de vue et ont insisté sur les efforts et le temps considérables consacrés par les experts du GE.1 à la mise au point du Modèle de référence eTIR, conformément au mandat que leur avait confié le Groupe de travail. Elles ont insisté sur la nécessité de lancer rapidement le projet eTIR et ont estimé que les pays technologiquement moins avancés ne devraient ni être négligés ni bloquer l'informatisation du système. Les pays ayant d'autres propositions techniques à soumettre ont été priés de les présenter au GE.1 aux fins d'examen. Dans ces conditions, le Groupe de travail a de nouveau invité tous les pays à participer aux travaux du GE.1 et à contribuer au projet eTIR en désignant un correspondant plus particulièrement chargé de cette question (ECE/TRANS/WP.30/258, par. 19 à 21).

À sa vingtième session, le groupe d'experts a réexaminé la proposition visant à prévoir, dans le cadre du projet eTIR, des mécanismes de déclaration au niveau international, décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/9, à la lumière des résultats de l'enquête menée au sujet de l'utilisation des signatures électroniques dans le cadre du projet eTIR, qui figuraient dans le document informel GE.1 n° 3 (2012), ainsi que des observations formulées par les points de contact eTIR (document informel GE.1 n° 2 (2012)).

Le groupe d'experts a reconnu qu'il fallait offrir au secteur des transports diverses options concernant la communication d'information électronique aux services des douanes. Étant donné qu'en dépit de l'introduction d'un message de déclaration normalisé dans le Modèle de référence eTIR, les divers mécanismes nationaux pourraient présenter toujours des différences, notamment s'agissant de l'authentification de l'expéditeur de l'information, le groupe d'experts a estimé qu'il était essentiel d'incorporer des mécanismes de déclarations au niveau international dans le projet eTIR. L'enquête au sujet de l'utilisation des signatures électroniques a confirmé que la plupart des pays exigeaient l'utilisation de signatures électroniques ou d'autres mécanismes d'authentification pour la communication de renseignements anticipés sur le chargement. Dans la plupart des pays, seules les signatures électroniques nationales (ou, dans les meilleurs cas, régionales) étaient acceptées et il n'y avait qu'un petit nombre de pays qui reconnaissaient les autorités étrangères de certification pour la délivrance de signatures électroniques ayant force de loi. Le groupe d'experts a confirmé que tant qu'il n'y aurait pas d'autorité de certification reconnue au niveau

international, il serait extrêmement difficile d'introduire l'utilisation transfrontière de documents signés électroniquement. Il a noté que 50 % des répondants avaient indiqué qu'une autorité internationale de certification pourrait être utilisée si celle-ci était reconnue par un accord international, et que la moitié d'entre eux estimaient que l'on pourrait envisager que la Convention TIR soit utilisée à cette fin. En conséquence, le secrétariat a été prié de continuer à étudier la possibilité d'introduire des mécanismes de déclarations au niveau international, par exemple en faisant appel à des tierces parties de confiance ou directement dans le système international eTIR, éventuellement en liaison avec la procédure d'agrément des titulaires de carnet TIR. Enfin, le groupe d'experts a prié le secrétariat de rédiger, pour sa prochaine réunion, une nouvelle version du Modèle de référence eTIR afin d'y faire figurer divers mécanismes de déclaration au niveau international, en insistant sur le fait qu'une proposition réaliste devait être fondée sur des mécanismes d'authentification (par exemple, nom d'utilisateur/mot de passe) et des mécanismes d'échanges d'informations entre systèmes sûrs (par exemple des réseaux privés virtuels), plutôt que sur des signatures électroniques.

Le groupe d'experts a constaté quelques erreurs mineures dans le Modèle de référence eTIR. Il a demandé à ce que ces erreurs soient corrigées (y compris le schéma XML publié sur le site Web) et à ce que la version 4.0, contenant les chapitres 1 à 4, déjà publiés dans les documents ECE/TRANS/WP.30/2011/4, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/4 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2011/10 et disponibles sur les sites Web consacrés au régime TIR et au système eTIR, soit publiée (ECE/TRANS/WP.30/2012/7, par. 9 à 11).

À sa 130^e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la dix-neuvième session du GE.1 (Belgrade, 13 et 14 septembre 2011), figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2012/1. Les délégations de l'Iran (République islamique d') et du Kazakhstan étaient d'avis que le WP.30 devrait se limiter à prendre note du rapport, sans l'approuver. Le secrétariat a rappelé que le fait d'approuver le rapport du GE.1 ne signifiait pas que le WP.30 approuvait le résultat des travaux du GE.1, à savoir des ajouts ou amendements au Modèle de référence eTIR, mais que le Groupe de travail appuyait les activités du GE.1 et qu'il l'invitait à poursuivre ses travaux selon les grandes lignes présentées dans le rapport. Comme par le passé, les amendements et ajouts au Modèle de référence eTIR seraient soumis séparément au Groupe de travail pour approbation (ECE/TRANS/WP.30/260, par. 26).

Le WP.30 a noté que, conformément aux mandats conjoints du WP.30, de la TIRExB, du GE.1 et du CTI, le secrétariat avait lancé un appel d'offres pour une analyse coûts-avantages du projet eTIR, avec l'aide des services compétents de l'ONUG. Un consultant avait été retenu après examen des offres reçues. À ce jour, un rapport initial détaillé avait été établi et adopté. Le rapport d'analyse coûts-avantages devrait être achevé à temps pour être présenté au GE.1 à sa vingtième session, puis soumis au WP.30 et à la TIRExB pour examen (ECE/TRANS/WP.30/260, par. 29).

À la 131^e session du Groupe de travail, la Vice-Présidente du GE.1, M^{me} Özyazici Sunay (Turquie), a informé le Groupe de travail des résultats des travaux menés par le GE.1 à sa vingtième session, tenue à Prague les 19 et 20 avril 2012 à l'aimable invitation de l'administration douanière tchèque. Au cours de cette session, il a principalement été question de l'incorporation des mécanismes internationaux de déclaration dans le Modèle de référence eTIR, du projet d'analyse coûts-avantages du projet eTIR, mené actuellement par un cabinet-conseil à la demande de la TIRExB, et de la dématérialisation des documents joints au carnet TIR (ECE/TRANS/WP.30/262, par. 26).

À sa vingt et unième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la nouvelle proposition, décrite dans le document informel GE.1 n° 10 (2012), visant à prévoir des mécanismes de déclaration au niveau international dans le cadre du projet eTIR. Rappelant un principe fondamental du projet eTIR, à savoir le fait que le système international eTIR devait éviter la multiplicité des relations directes de douane à douane, le groupe d'experts a demandé la suppression, dans la variante proposée de mécanismes internationaux de déclaration en douane, des relations directes sécurisées de système à système entre les administrations douanières (ECE/TRANS/WP.30/2013/5, par. 8).

À sa 132^e session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt et unième session du groupe d'experts, qui avait eu lieu les 25 et 26 septembre 2012 à Bratislava, à l'aimable invitation des douanes slovaques. Les participants à la réunion avaient étudié une proposition visant à assortir le mécanisme national de déclaration existant, tel que prévu dans le Modèle de référence eTIR, d'un volet international, afin d'offrir aux intervenants du secteur des transports différentes options pour soumettre des renseignements aux services des douanes par la voie électronique. Le groupe d'experts avait décidé d'inclure dans le Modèle de référence eTIR divers nouveaux mécanismes de déclaration au plan international. Une première solution consistait à utiliser le système international eTIR (services Web uniquement), une autre, à recourir au secteur privé en utilisant des applications telles que la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU, et une dernière solution pouvait être apportée par les autorités douanières du pays de résidence du transporteur, ce qui permettait de tirer parti des mécanismes d'authentification nationaux. Le groupe d'experts avait également formulé des observations (document informel GE.1 n° 12 (2012)) au sujet du projet final de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR. Il avait notamment approuvé la méthodologie appliquée par les consultants, tout en estimant que certains coûts, comme ceux liés aux prestations de formation, et avantages indirects, comme l'amélioration de la facilitation des échanges et le renforcement de la sécurité, n'étaient pas pris en compte dans les calculs. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un nouveau document, contenant un résumé des conclusions des consultants, ainsi qu'une évaluation faite par le secrétariat des limites de l'analyse coûts-avantages et les recommandations du groupe d'experts. En ce qui concerne la dématérialisation des documents joints au carnet TIR, le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait présenté une demande à l'équipe de projet chargée du Modèle de données de l'OMD visant à modifier la catégorie « pièces jointes » dudit Modèle, de sorte qu'il soit possible, outre la transmission de fichiers image en pièce jointe, de traiter les différentes options qui avaient été envisagées par le groupe d'experts. Il avait donc été ajoutée une nouvelle classe destinée à être utilisée, dans les messages eTIR, aux fins de la gestion électronique des documents joints au carnet TIR. Le Modèle de référence eTIR serait modifié en conséquence (ECE/TRANS/WP.30/264, par. 26).

À sa 133^e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la vingt et unième session du GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/5). Par ailleurs, le Groupe de travail a été informé de l'achèvement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR (document informel GE.1 n° 12/Rev.1 (2012)) et de son résumé non technique (document informel GE.1 n° 1 (2013)), établi par le secrétariat à la demande du GE.1 et contenant une évaluation des limites de l'analyse ainsi que des recommandations. Les deux documents avaient été distribués pour examen aux participants aux travaux du GE.1 ainsi qu'aux points de contact eTIR, avaient été affichés sur le site Web de la CEE et avaient été inscrits à l'ordre du jour de la vingt-deuxième session du GE.1. Le Groupe de travail a noté que, ayant examiné les aspects financiers et presque tous les aspects techniques du projet eTIR, le GE.1 était presque parvenu au terme de son mandat et estimait que le WP.30 devait désormais examiner les aspects juridiques et de politique générale (ECE/TRANS/WP.30/266, par. 24).

À sa vingt-deuxième session, le groupe d'experts a pris note de la version finale de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR réalisée par un cabinet indépendant, telle qu'elle était présentée dans le document informel GE. n° 12 (2012)/Rev.1. Il a également accueilli avec intérêt le document informel GE.1 n° 2 (2013), contenant une synthèse de l'analyse effectuée par les consultants, une appréciation par le secrétariat des limites de l'analyse, ainsi que des recommandations. Il a examiné les recommandations et en a légèrement revu la formulation.

L'IRU a fait part de réserves relatives à la version finale de l'analyse, à l'appréciation du secrétariat TIR et aux recommandations du groupe d'experts.

Le groupe d'experts a confirmé que l'évaluation de l'analyse coûts-avantages présentée dans le document informel GE.1 n° 2 (2013) tenait déjà compte de la plupart des observations faites par l'IRU lors de sessions précédentes et a reconnu que certains coûts avaient pu être légèrement sous-estimés, notamment les coûts de la main-d'œuvre, selon l'endroit où le système international eTIR serait hébergé. Néanmoins, les consultants avaient calculé les coûts en tenant compte des prescriptions du Modèle de référence eTIR, et notamment du fait qu'il n'était pas envisagé de mettre en place un service international

d'assistance technique permanente. De plus, il n'était pas exact de dire que les coûts relatifs à la gestion et aux services techniques n'étaient pas pris en considération, sachant que dans la plupart des cas une partie non négligeable de ces coûts était incluse dans les coûts d'hébergement. En ce qui concerne les coûts pour l'IRU et les associations, le groupe d'experts a rappelé que les consultants avaient noté que la plus grande partie de la tâche de délivrance des carnets TIR avait déjà été informatisée par l'IRU et les associations, ce qui réduisait les coûts de connexion de la chaîne de garantie au système international eTIR. Le groupe d'experts a estimé que, dans la mesure où seuls les coûts maximaux avaient été retenus dans le calcul et où les coûts avaient été augmentés de 20 % pour compenser le risque de sous-estimation, l'estimation devrait répondre de façon satisfaisante aux besoins de l'analyse coûts-avantages. En outre, le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'examiner la possibilité d'utiliser des logiciels standard (y compris des logiciels libres) pour le développement du noyau du système eTIR, ce qui pourrait permettre de réduire les coûts de développement du système dans son ensemble.

Le groupe d'experts a demandé au secrétariat d'annexer une version révisée du document informel GE.1 n° 2 (2013) au Modèle de référence eTIR et de soumettre l'ensemble au WP.30 pour examen (ECE/TRANS/WP.30/2013/10, par. 15 à 18).

À sa 134^e session, le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt-deuxième session du GE.1 tels que présentés oralement par son Vice-Président. Il a en particulier noté que le GE.1 avait achevé l'incorporation d'un mécanisme international de déclaration dans le projet eTIR et avait longuement examiné les résultats de l'analyse coûts-avantages, la synthèse de l'analyse et son évaluation en vue de formuler des recommandations (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 29).

À sa 135^e session, le Groupe de travail a pris note de l'achèvement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR ainsi que de sa synthèse, de son évaluation et des recommandations formulées par le GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Le secrétariat a présenté le document en question et, en réponse aux questions posées par plusieurs délégations, a apporté de nouvelles précisions sur un certain nombre de points concernant les hypothèses et les résultats contenus dans cette analyse.

À sa vingt-troisième session, le groupe d'experts a accueilli avec satisfaction la version 4.0a du Modèle de référence eTIR. Il a pris note des diverses modifications apportées, en particulier : l'inclusion de renvois aux dernières décisions du groupe d'experts et du WP.30 dans l'introduction ; l'alignement de tous les messages sur la version 3.3 du modèle de données de l'OMD (y compris les messages entre services douaniers (C2C)) ; la réorganisation des différents chapitres contenant les descriptions des messages ; l'ajout de figures afin de mieux visualiser les messages ; l'intégration du chapitre 4 et de son annexe ainsi que l'ajout d'une nouvelle annexe intitulée « Analyse coûts-avantages du système eTIR : résumé, limites et recommandations ». Le groupe d'experts a fait part de sa grande reconnaissance à M. Hans Greven (Pays-Bas) pour sa contribution importante à l'élaboration des descriptions des messages eTIR.

Le groupe d'experts s'est également penché de nouveau sur la question de savoir s'il était nécessaire de conserver les descriptions de messages EDIFACT-ONU pour un nouveau système tel que eTIR, en particulier si cela risquait de compliquer davantage le processus envisagé pour veiller à l'intégrité des données envoyées, à savoir l'utilisation de codes de hachage. Étant donné que certains pays exploiteraient des systèmes hérités du passé qui utilisent l'EDIFACT-ONU pour permettre la soumission de données eTIR (par exemple, la Belgique), le groupe d'experts a décidé de conserver l'EDIFACT-ONU comme moyen possible de communication des données TIR aux administrations douanières. En conséquence de quoi, et tout en tenant compte de l'issue des discussions tenues au titre du point 3 b) de l'ordre du jour, le groupe d'experts a décidé qu'il devrait se pencher sur la question de savoir si la transmission des données TIR directement de l'opérateur de transports aux administrations douanières permettrait d'assurer l'intégrité des données en lieu et place du mécanisme de codes de hachage. Le groupe d'experts a constaté que, à l'heure actuelle, cette pratique était courante dans tous les pays qui exigeaient la soumission préalable de renseignements sur les chargements par voie électronique, à l'aide soit des mécanismes de déclaration disponibles à l'échelon national soit du système TIR-EPD de l'IRU. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat de soumettre un document informel sur la question à la

session de février 2014 du WP.30 et de demander au WP.30 si le projet eTIR devrait abandonner l'objectif de demander la soumission d'informations par voie électronique uniquement dans les pays où se situent les bureaux de douane de départ. Il a aussi demandé au secrétariat d'analyser les incidences d'une telle modification sur l'ensemble du Modèle de référence eTIR, y compris les scénarios de remplacement.

Le groupe d'experts a aussi examiné le document informel GE.1 n° 10 (2013) contenant une proposition du secrétariat visant à inclure dans le Modèle de référence eTIR des tableaux de correspondance entre les descriptions des messages fonctionnels et les balises utilisées dans les schémas XML. Le groupe d'experts a reconnu l'utilité de ces tableaux et demandé au secrétariat de les ajouter à la section 4.2.3.1. Le groupe d'experts a également fait observer que les descriptions des messages EDIFACT-ONU (section 4.2.3.2) devraient être modifiées et harmonisées avec la version 3.3 du modèle de données de l'OMD. Il a demandé au secrétariat de publier une version 4.1a du Modèle de référence eTIR incluant les modifications précitées, pour examen par le WP.30, si possible à sa session de juin 2014.

Enfin, le groupe d'experts a passé en revue toutes les tâches et activités indiquées dans son mandat (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1). Après des discussions approfondies, il a jugé que le Modèle de référence eTIR recouvrait la totalité du mandat que lui avait confié le WP.30. Cependant, le groupe d'experts était conscient du fait qu'il revenait au WP.30, en dernier ressort, d'approuver le Modèle de référence eTIR et de décider si le groupe d'experts avait exécuté ou non son mandat de manière satisfaisante (ECE/TRANS/WP.30/2014/4, par. 11 à 14).

À sa 136^e session, le Groupe de travail a noté que le GE.1 estimait être sur le point d'achever son mandat et avait demandé au secrétariat de commencer à établir un document récapitulatif des résultats de ses activités et ses recommandations (ECE/TRANS/WP.30/272, par. 24).

À sa 137^e session, à la demande du GE.1, le Groupe de travail a longuement examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/5. Il a noté en particulier que la communication de données de sûreté et de sécurité divergentes à chaque pays de passage pourrait représenter une difficulté supplémentaire pour les entreprises de transport lors d'opérations TIR (ou eTIR). Il a souligné que le principe d'une seule déclaration TIR dans le pays de départ devait être respecté et a décidé qu'il ne fallait pas modifier les mécanismes de déclaration mis au point dans le Modèle de référence eTIR. Considérant que les prescriptions en matière de données de sûreté et de sécurité ont un fondement juridique qui leur est propre et compte tenu de la difficulté à se mettre d'accord sur des prescriptions communes, il a également décidé que ces prescriptions, même si elles étaient en rapport avec des transports TIR, devaient demeurer facultatives dans la déclaration eTIR normalisée. En conséquence, il a demandé au GE.1 de poursuivre l'élaboration d'une déclaration eTIR normalisée (ECE/TRANS/WP.30/274, par. 15).

À sa 138^e session, le Groupe de travail a noté qu'à sa vingt-quatrième session (tenue à Antalya (Turquie), en septembre 2014), le GE.1 avait approuvé, à titre provisoire, la version 4.1a du Modèle de référence eTIR et avait demandé au secrétariat de la diffuser auprès des points de contact eTIR. En outre, le Groupe de travail a noté que le GE.1 avait procédé à son premier examen technique des propositions faites par la Turquie en vue de modifier légèrement le message de déclaration eTIR normalisé, dont une proposition visant à rendre obligatoire le code SH. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le rapport final de la session du GE.1 serait soumis pour approbation à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/276, par. 11).

À sa 139^e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport du GE.1 sur sa vingt-quatrième session (ECE/TRANS/WP.30/2015/3 et Corr.1) (ECE/TRANS/WP.30/278, par. 16).

À sa 140^e session, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, contenant la version 4.1 du Modèle de référence eTIR, et l'a approuvé en tant que base pour les futurs travaux du GE.3 et pour des projets pilotes. Il a rappelé que le Modèle de référence eTIR n'était pas « gravé dans le marbre ». Certaines Parties contractantes ont indiqué qu'elles étaient encore en train d'analyser les détails techniques du document. Le Groupe de travail a remercié les services de documentation de

l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) d'avoir fourni les traductions en français et en russe d'un document aussi complexe sur le plan technique et aussi détaillé. Il a en outre pris note des observations faites par plusieurs pays, telles qu'elles étaient reproduites dans le document informel WP.30 n° 10 (2015), et a considéré qu'il pourrait être nécessaire d'apporter des améliorations au Modèle de référence, notamment après la mise en œuvre des projets pilotes et à la lumière des résultats des travaux du groupe d'experts juridiques (voir ECE/TRANS/WP.30/280, par. 9).

À sa soixante et unième session, l'AC.2 a approuvé la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR reproduite à l'annexe VII (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, par. 29).

À sa 144^e session, le Groupe de travail a pris note du rapport oral sur la vingt-cinquième session du GE.1, tenue les 19 et 20 septembre 2016 à Genève. Il a relevé que le GE.1 avait examiné et accueilli avec satisfaction les résultats des deux projets pilotes eTIR, en reconnaissant leur contribution à l'établissement d'un véritable système eTIR. Le GE.1 avait également évalué les premières conclusions du GE.2 et reconnu la nécessité d'une collaboration étroite entre les deux groupes, en particulier lorsqu'il s'agissait de questions telles que les signatures électroniques. En outre, le GE.1 avait examiné un certain nombre de propositions d'amendements à la version 4.1a du Modèle de référence eTIR qui étaient en attente d'adoption. Le Groupe de travail a noté que le rapport final de la vingt-cinquième session serait soumis en tant que document officiel à sa session de février 2017 et a approuvé la poursuite des travaux du GE.1 en 2017, afin que celui-ci puisse en particulier apporter les modifications nécessaires à la version 4.1a du Modèle de référence eTIR et traiter les questions techniques relatives aux propositions établies par le GE.2. Dans le contexte de la prorogation du mandat du GE.1, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soulever, auprès du Comité des transports intérieurs, la question du financement de la mise au point et de l'entretien du système international eTIR (ECE/TRANS/WP.30/288, par. 14).

À sa vingt-cinquième session, le GE.1 a accueilli avec intérêt le document informel GE.1 n° 4 (2016), soumis par la Commission européenne. Il a débattu de la proposition visant à dissocier les volets fonctionnel et technique du Modèle de référence eTIR et, afin non pas de revenir sur la décision concernant la méthode de modélisation à appliquer, mais de faciliter la consultation et la tenue à jour du Modèle, a demandé au secrétariat d'élaborer un document distinct pour chaque volet et d'y faire figurer les annexes y relatives. Le groupe d'experts a également décidé de reproduire en annexe à l'introduction le texte de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR tel que l'AC.2 l'avait adopté le 11 juin 2015. Il s'est posé la question de savoir si la section 1.1.4 était nécessaire et a demandé au secrétariat d'envisager de le supprimer des versions futures. Le groupe d'experts a également demandé au secrétariat d'évaluer la nécessité d'apporter des modifications aux sections 1.1.6, 1.1.7 et 1.1.8. Il a accueilli favorablement plusieurs propositions de modifications mineures émanant de la Commission européenne et a prié le secrétariat d'apporter les changements voulus dans la version à venir. Le groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'examiner la question du remplacement éventuel des diagrammes d'activité en langage de modélisation uniformisé (UML) par des diagrammes BPMN (Business Process Model and Notation).

Le groupe d'experts a estimé qu'un certain nombre des questions soulevées par la Commission européenne nécessiteraient également de solliciter l'avis de juristes. Il pensait tout particulièrement au fait que l'annexe 10 de la Convention TIR n'était pas considérée comme étant comprise dans le champ d'application du projet eTIR, alors même que les pays qui en mettraient pleinement en œuvre les différents volets, en particulier l'envoi de messages de notification de fin de transport (I11), satisferaient automatiquement aux dispositions de cette annexe. Le groupe d'experts a également examiné la question de l'utilisation éventuelle du carnet TIR sur support papier comme solution de remplacement. À cet égard, il a été souligné que si l'option retenue à l'avenir pour établir les dispositions juridiques appelées à régir le régime eTIR était celle d'un instrument juridique distinct de la Convention TIR de 1975 et sans rapport avec elle, les Parties contractantes ne pourraient pas utiliser le carnet TIR sur support papier comme solution de remplacement, à moins que l'ensemble de la procédure sur papier ne soit incorporé dans le nouvel instrument. Le groupe d'experts a rappelé que le chapitre 3.1 de l'annexe VIII contiendrait les directives d'impression du

document d'accompagnement, qui ferait office de document de remplacement, et a chargé le secrétariat d'entreprendre l'élaboration d'un modèle pour ce document.

Le groupe d'experts a également examiné de près les différentes propositions de modifications figurant dans le document informel GE.1 n° 5 (2016), et a pris les décisions ci-après :

- Proposition de la Turquie tendant à modifier le Modèle de référence eTIR – Le groupe d'experts a examiné les propositions de la Turquie et a souligné que comme elles visaient à apporter des modifications aux prescriptions relatives aux données, elles devraient d'abord être considérées sous l'angle de la procédure ou du point de vue juridique. Si l'on rendait obligatoires certaines données, telles que le code SH, qui du reste pouvaient s'avérer extrêmement utiles, en particulier pour évaluer les risques, il faudrait les faire figurer dans les dispositions juridiques qui régiraient le régime eTIR. Au sujet de l'inclusion d'éléments supplémentaires facultatifs, le groupe d'experts a estimé, vu les constatations tirées du projet pilote eTIR CEE/IRU, en particulier le fait que les messages eTIR ne permettaient pas encore de communiquer les données requises concernant la sûreté et la sécurité, que l'utilisation des seuls messages eTIR normalisés ne serait effectivement pas possible. Il ne serait peut-être pas non plus possible de compiler l'ensemble des prescriptions nationales relatives aux données sans l'aide de l'IRU, qui avait déjà entrepris ce type de démarche pour mettre au point le système TIR-EPD. Le groupe d'experts a demandé au secrétariat de soumettre les propositions au WP.30.
- Reconnaissance mutuelle des signatures électroniques – Après avoir analysé en profondeur les différentes options énumérées dans l'annexe du document informel GE.1 n° 5 (2016), ainsi que la nouvelle option proposée par les autorités douanières turques, le groupe d'experts a décidé de maintenir sa recommandation, à savoir que, compte tenu du principe de la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers que consacrait la Convention TIR, l'authentification du transporteur devrait s'effectuer dans le pays de départ et, comme les renseignements seraient ensuite échangés dans le cadre d'un environnement douanier sécurisé qui comprendrait notamment le système international eTIR, les autres pays seraient tenus de considérer que la procédure d'authentification avait été dûment effectuée et que le titulaire dont le nom figurait dans les messages électroniques était la personne qui était responsable du transport TIR. Le groupe d'experts a estimé que les dispositions juridiques qui régiraient le régime eTIR devraient expressément prévoir cela.
- Format des messages EDIFACT-ONU – Compte tenu des réponses reçues des points de contact eTIR, le groupe d'experts a décidé que tous les messages eTIR seraient échangés au seul format XML et que les descriptions de messages EDIFACT*ONU seraient supprimées de la prochaine version du Modèle de référence eTIR.
- Classe de métadonnées et types de données de base – Le groupe d'experts a accepté la proposition et a demandé au secrétariat de modifier en conséquence la prochaine version du Modèle de référence eTIR.
- Modifications du tableau 0.3 – Le groupe d'experts a accepté la proposition.
- Listes de codes – Le groupe d'experts a accepté la proposition. Il a demandé au secrétariat, outre d'indiquer dans le Modèle de référence eTIR le nom de l'organisme responsable des listes de codes, de laisser pour information les listes complètes de codes sur la page Web consacrée au système eTIR.
- Modifications mineures – Le groupe d'experts a accepté la proposition. (ECE/TRANS/WP.30/2017/3, par. 12 à 23).

À sa 145^e session, le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-cinquième session du GE.1 (tenue à Genève, les 19 et 20 septembre 2016), tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/2017/3. Il a noté que la délégation de la Fédération de Russie n'approuvait pas les conclusions tirées par le GE.1 au paragraphe 16 du document, s'agissant de la reconnaissance mutuelle de la signature électronique (voir ECE/TRANS/WP.30/290, par. 19).

À sa vingt-sixième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements figurant dans le document informel GE.1 n° 9 (2017) et a pris les décisions ci-après (ECE/TRANS/WP.30/2017/22, par. 17 à 35).

1. Éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR

Le groupe d'experts a suivi avec intérêt l'exposé du secrétariat et a longuement examiné les prescriptions relatives aux données autres que celles figurant dans le carnet TIR, notamment les prescriptions s'appliquant aux données sur la sûreté et la sécurité. Il a estimé que, dans la mesure où ces prescriptions provenaient d'autres textes juridiques, il n'était pas possible de les introduire telles quelles en tant que prescriptions applicables aux données TIR. Le groupe d'experts a toutefois rappelé que les éléments de données recommandés pour les opérations de transit dans le cadre normatif SAFE de l'OMD avaient déjà été incorporés dans les messages eTIR en tant qu'éléments de données facultatifs. Par conséquent, les pays qui souhaitaient que soient pris en compte d'autres éléments de données, requis au plan national pour les opérations de transit, pouvaient demander leur inclusion dans la liste des éléments de données requis aux fins du transit dans le cadre SAFE. Les éléments en question pouvaient ainsi être introduits en tant qu'éléments facultatifs dans des versions ultérieures des messages eTIR, de sorte que ceux-ci pouvaient suffire à communiquer en une seule fois l'ensemble des données requises aux fins des opérations de transport eTIR.

Conscient que les données supplémentaires requises aux fins des opérations de transit pouvaient provenir d'un ensemble varié de lois et de règlements, notamment dans le domaine phytosanitaire ou vétérinaire, le groupe d'experts a recommandé que la responsabilité de la soumission de ces données soit pour l'heure confiée au transporteur. Le groupe d'experts a en outre proposé que seules les données figurant dans les messages eTIR soient échangées entre les administrations douanières, par l'intermédiaire du système international eTIR.

Cependant, la délégation turque a exprimé sa préoccupation quant à l'idée de ne pas inclure tous les éléments de données relatifs à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR, et la délégation iranienne a fait la déclaration suivante : « La Convention TIR a pour but de faciliter les opérations de transit et les échanges commerciaux. Si l'on ne règle pas la question des renseignements supplémentaires, les Parties contractantes n'auront aucun mal à interpréter les choses à leur façon. Nous pensons qu'il faudrait se concentrer sur la simplification, la normalisation et l'uniformisation des données requises en tant que renseignements supplémentaires selon que de besoin. Cela signifie qu'il faudrait recenser, définir et approuver ensemble les données se rapportant spécifiquement au régime TIR. C'est de cette manière que nous pourrions atteindre le but fixé, à savoir faciliter le transit et le commerce. ».

La délégation de l'Union européenne a fait remarquer que, suite à la mise en application du nouveau Code des douanes de l'Union, il était nécessaire d'effectuer une nouvelle comparaison entre les messages eTIR et ceux du Nouveau système de transit informatisé (NCTS).

2. Document d'accompagnement

Le groupe d'experts a examiné le projet de document d'accompagnement élaboré par le secrétariat et a demandé que les modifications suivantes y soient apportées :

- Ajouter un code à barres (numéro de garantie) ;
- Ajouter une case pour l'itinéraire (si possible avec des références nationales) ;
- Ajouter une case pour le code SH ;
- Préciser que les rubriques destinées à recevoir les cachets sont réservées à la procédure de remplacement ;
- Ajouter le procès-verbal de constat au verso du document d'accompagnement ;
- Ajouter des instructions détaillées pour l'impression du document d'accompagnement (dimensions des cases, police, taille de police, etc.) ;

- Ajouter des instructions d'utilisation du document d'accompagnement pour le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

Le groupe d'experts s'est en outre demandé si le document d'accompagnement pourrait également être imprimé par l'entreprise de transport, sans toutefois parvenir à une décision sur la question. Enfin, le groupe d'experts a prié le secrétariat d'élaborer une nouvelle version du document d'accompagnement rendant compte des échanges de vues et des demandes soumises lors de la session.

3. Utilisation des spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR

Le groupe d'experts a pris note de l'absence d'instructions claires concernant l'utilisation des supports eTIR (documents et définitions de schémas (XSD)). Les experts ont dans leur ensemble jugé que ces supports devaient rester dans le domaine public.

La délégation de l'Union européenne et d'autres délégations d'États membres de l'Union ont fait part de leur expérience d'utilisation de la documentation du système NCTS. Au sein de l'UE, la Commission européenne diffuse la documentation auprès des États membres seulement ; il appartient à ceux-ci de distribuer les documents pertinents aux entreprises du secteur privé (en tenant compte des particularités du système informatique national pour les opérations douanières).

Le Groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer des formules pour une clause d'utilisation et une clause de limitation de la responsabilité, en concertation avec le Bureau des affaires juridiques, et de la soumettre directement au WP.30 pour examen à sa session d'octobre 2017.

4. Soumission directe des renseignements anticipés sur le chargement par les transporteurs

Le groupe d'experts a examiné les conséquences possibles de l'obligation de soumettre les renseignements sur le chargement avant l'arrivée du véhicule, en particulier dans les cas où le bureau de douane de départ est très proche de la frontière et où l'échange de données entre les autorités douanières ne se fait pas suffisamment à l'avance. Il a souligné que cette obligation de communiquer par avance les renseignements pertinents provenait de la réglementation sur la sûreté et la sécurité et ne s'appliquait pas aux données TIR standard. Ainsi, tout en rappelant la décision prise précédemment au sujet de la communication des renseignements supplémentaires (ECE/TRANS/WP.30/2017/22, par. 18 à 21), le groupe d'experts a estimé qu'aucune modification ne s'imposait dans la documentation du système eTIR.

5. Refus par une autorité douanière du commencement d'un transport TIR ou du commencement d'une opération TIR

Le groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir de nouveaux messages pour signaler qu'un transport TIR n'a pas commencé ou que le commencement d'une opération TIR n'a pas été autorisé, auquel cas le transport TIR est interrompu. Il a convenu qu'il n'y avait aucune raison de prévoir un message indiquant qu'un transport TIR n'a pas commencé, mais qu'il était nécessaire de signaler l'interruption d'un transport TIR pour les raisons suivantes : 1) éviter que la garantie demeure à l'état « utilisée » (« in use ») dans le système international eTIR ; 2) s'assurer, tout comme dans le système non électronique, que la chaîne de garantie est informée de l'interruption du transport TIR ; 3) informer les pays suivants que le transport ne les atteindra pas. Par conséquent, le groupe d'experts a prié le secrétariat de proposer un nouveau message que les autorités douanières enverront en cas de refus du commencement d'une opération TIR et d'inclure dans ce message la ou les raisons pour lesquelles le commencement de l'opération a été refusé.

6. Attribut pour le type d'achèvement

Le groupe d'experts a noté que le message actuel de notification d'achèvement ne permettait pas de spécifier le type d'achèvement, à savoir un déchargement partiel, un déchargement final, une sortie ou un lieu de chargement intermédiaire. Il a rappelé que le type d'achèvement était un élément de données lié à l'application de l'annexe 10 de la Convention TIR et que cette annexe n'entraînait pas dans le champ d'application du projet eTIR.

Le groupe d'experts a cependant souligné qu'une fois que le système eTIR aurait été mis en œuvre dans son intégralité, les dispositions de l'annexe 10 deviendraient superflues dans le cas où tous les éléments de données que les autorités douanières doivent communiquer à la chaîne de garantie feraient partie des messages d'achèvement. Le groupe d'experts a par conséquent demandé au secrétariat d'introduire dans le message de notification d'achèvement un champ pour le type d'achèvement et, au besoin, de demander qu'une modification soit apportée au modèle de données de l'OMD.

7. Changement de scellés au cours d'un transport

Le groupe d'experts a examiné la nécessité de prévoir un message supplémentaire visant à signaler le changement de scellés au cours d'une opération TIR. Il est parvenu à la conclusion que la communication des nouveaux scellés dans le message d'achèvement de l'opération TIR était suffisante pour informer les pays suivants du nombre et du type des nouveaux scellés apposés. Le groupe d'experts a en outre prié le secrétariat d'apporter des précisions aux instructions d'utilisation des documents annexés dans le cas où la procédure de remplacement est mise en œuvre.

8. Séquences de messages

Le groupe d'experts a pris note des observations faites par les développeurs ayant travaillé sur le projet pilote, lesquels avaient indiqué que la documentation du système eTIR n'était pas suffisamment claire pour que l'on puisse comprendre les séquences possibles des divers messages eTIR. Il a ainsi demandé au secrétariat d'ajouter des diagrammes dans les spécifications fonctionnelles afin d'apporter les éclaircissements requis.

9. Renseignements sur le titulaire et sur la garantie dans les messages relatifs aux opérations TIR

Le groupe d'experts a convenu que les messages relatifs aux opérations TIR ne devaient pas nécessairement contenir des renseignements détaillés sur la garantie et sur le titulaire, en particulier lorsque ces renseignements ne changeaient pas au cours du transport. Il a donc demandé au secrétariat de simplifier ces messages en conséquence.

10. Compatibilité avec les normes

Le groupe d'experts a noté que les messages eTIR pouvaient être élaborés sur la base de la dernière version du modèle de données de l'OMD. La délégation des Pays-Bas a fait observer que, si la version 4.1a des messages eTIR était fondée sur la version 3.5 du modèle de données de l'OMD, la version 4.2a devait quant à elle être fondée sur la version 3.7, qui comportait les modifications demandées par la CEE pour pouvoir fournir une référence au certificat d'agrément (de chaque véhicule ou conteneur) dans les messages. Le groupe d'experts a par conséquent prié le secrétariat d'utiliser la version 3.7 ou 3.8 du modèle de données de l'OMD pour la version 4.2a des messages eTIR.

Par ailleurs, le groupe d'experts a demandé au secrétariat de se renseigner auprès du secrétariat du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) quant à la faisabilité et à l'utilité d'un modèle de données eTIR fondé sur la bibliothèque de composants communs (CCL) et de lui rendre compte de cette démarche à sa prochaine session.

11. Amendements découlant des conclusions du GE.2

Le groupe d'experts a pris note de la proposition du GE.2 visant à spécifier dans l'annexe facultative une durée minimale de conservation des données dans le système international eTIR de dix ans et a prié le secrétariat d'introduire cette prescription dans la documentation du système eTIR.

À sa 146^e session (juin 2017), le WP.30 a pris note des résultats de la vingt-sixième session du GE.1 (Genève, 18 et 19 mai 2017). Il a notamment pris note : a) de la subdivision du Modèle de référence eTIR en quatre documents, à savoir introduction, concepts, spécifications fonctionnelles et spécifications techniques ; b) de la recommandation visant à laisser pour l'instant au transporteur la responsabilité de soumettre toute information

supplémentaire ; c) du fait que le GE.1 estimait que l'ensemble des résultats de ses travaux (les spécifications du système TIR et les schémas XML (langage de balisage extensible)) devaient être rendus publics et que cette disposition devait être précisée dans une note d'instruction à joindre à tous les documents et artefacts, lorsque que cela est nécessaire, et a demandé au secrétariat d'élaborer un projet de note d'instruction ainsi qu'une clause de sauvegarde, aux fins de leur examen lors de la session d'octobre 2017 du WP.30 ; d) de la demande d'envoi d'un nouveau message des autorités douanières en cas de refus d'effectuer une opération TIR. Enfin, le WP.30 a noté que le rapport de la vingt-sixième session du GE.1 serait soumis à la session d'octobre 2017 du WP.30 et que la vingt-septième session devrait se dérouler à Genève les 4 et 5 décembre 2017 (ECE/TRANS/WP.30/292, par. 20 et 21).

À sa 147^e session (octobre 2017), le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la vingt-sixième session du GE.1 (Genève, 18 et 19 mai 2017) (ECE/TRANS/WP.30/2017/22). Il a pris note que la vingt-septième session du GE.1 aurait lieu les 4 et 5 décembre 2017 à Genève. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de demander au Comité des transports intérieurs de proroger le mandat du GE.1 pour l'année 2018. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.30/2017/23, contenant des propositions pour une note d'instruction et une clause de limitation de responsabilité s'agissant des spécifications eTIR et des schémas XML. Les propositions étaient conformes à la recommandation du groupe d'experts selon laquelle les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR et les schémas XML devraient 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 (ECE/TRANS/WP.30/294, par. 19 et 20).

À sa vingt-septième session, le groupe d'experts a examiné avec attention les diverses propositions d'amendements figurant dans le document informel GE.1 n° 13 (2017) (ECE/TRANS/WP.30/2018/10, par. 15 à 34).

1. Document d'accompagnement

Le groupe d'experts a accueilli avec intérêt le projet révisé de document d'accompagnement figurant à l'annexe I du document informel GE.1 n° 13 (2017). Il s'est d'abord demandé s'il serait préférable d'utiliser un code à barres ou un code QR sur le document joint. Étant donné que la plupart des bureaux de douane étaient déjà équipés de lecteurs de codes à barres, le groupe d'experts a décidé qu'un code à barres serait suffisant pour permettre une lecture rapide de la référence de la garantie. En outre, le groupe d'experts a longuement débattu de la question de savoir qui serait autorisé à imprimer le document d'accompagnement, s'il devrait être estampillé par le bureau de douane de départ et s'il serait obligatoire pour tous les modes de transport.

Lorsqu'il a examiné la question de savoir si le document d'accompagnement pourrait également être imprimé par le titulaire, le groupe d'experts a rappelé qu'à ce stade, il n'était pas prévu d'inclure dans le document d'accompagnement des éléments de sécurité garantissant l'authenticité d'un document imprimé par les douanes. Toutefois, étant donné que les références nationales des opérations TIR et la référence aux scellés n'étaient connues qu'après l'acceptation de la déclaration, le titulaire ne serait pas en mesure de les imprimer sur le document d'accompagnement. Dans ce contexte, le groupe d'experts a estimé qu'il incombait aux administrations douanières de fournir au titulaire un document d'accompagnement.

En ce qui concernait la question de savoir si les douanes devaient apposer un cachet sur le document d'accompagnement au départ, le groupe d'experts a décidé qu'il serait préférable de ne pas apposer de cachet afin d'éviter de conférer un caractère officiel au document d'accompagnement. Le groupe d'experts a estimé que, bien que le document d'accompagnement soit essentiel pour les contrôles effectués en dehors des bureaux de douane (par exemple, mais pas uniquement, les contrôles routiers effectués par la police), y compris en cas d'accident ou d'incident, ainsi qu'en cas de repli, la procédure eTIR devait être fondée sur l'échange électronique de données et non sur le document d'accompagnement sur papier.

Le groupe d'experts a également longuement débattu la question de savoir si le document d'accompagnement devait être obligatoire. Il était d'avis que, à des fins de contrôle en cours de route ainsi qu'en cas d'accident ou d'incident (le rapport certifié étant imprimé au verso du document d'accompagnement), il était essentiel que le titulaire soit toujours porteur de ce document. Toutefois, le groupe d'experts a également noté que, dans le cas de l'utilisation intermodale de la procédure eTIR, l'obligation d'emporter un document d'accompagnement pouvait entraîner des complications qui risqueraient de compromettre l'utilisation de la procédure eTIR pour les transports par conteneurs.

En conclusion, le groupe d'experts a chargé le secrétariat d'établir une version révisée du document d'accompagnement, accompagnée d'une description sommaire de son utilisation, et de le diffuser aux points de contact TIR (avec copie aux points de contact eTIR) afin de recueillir leurs avis d'experts sur toute question de procédure éventuelle.

2. Séquences de messages

Le groupe d'experts a examiné les diagrammes de séquences figurant à l'annexe II du document informel GE.1 n° 13 (2017) et a demandé qu'ils soient inclus dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

3. État de la garantie

Le groupe d'experts a noté que l'état de la garantie ne pouvait pas rester « en service » en cas d'accident ou d'incident ainsi qu'en cas de refus de commencer une opération TIR. En conséquence, il a demandé au secrétariat de prévoir deux nouveaux codes pour l'état de la garantie et d'inclure les règles requises pour le système international eTIR dans la prochaine version des spécifications du système eTIR.

Le groupe d'experts a également interrogé l'IRU sur les raisons qui pouvaient conduire à une demande d'annulation de la garantie. L'IRU a accepté de produire un document pour la prochaine session du groupe d'experts afin de répondre à cette question.

4. Types de données de base

Le groupe d'experts a convenu avec le secrétariat que seuls les types de données de base utilisés dans les messages eTIR devaient être énumérés dans les spécifications du système eTIR et que d'autres types de données de base pourraient être ajoutés à l'avenir, si nécessaire.

5. Refus de commencer une opération TIR

Le groupe d'experts a noté que la description du message de « refus de commencer une opération TIR » et son message de réponse ne figuraient pas dans la version 4.2a du document sur les concepts eTIR, qui avait déjà été publiée en avril 2017. Il a chargé le secrétariat de les inclure dans la prochaine version du document.

6. Définition de la déclaration

Le groupe d'experts a décidé de modifier comme suit la définition du terme « déclaration » dans la version suivante du glossaire TIR figurant à l'annexe II de l'introduction de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR : « Acte par lequel le titulaire, ou son représentant, indique dans la forme et selon les modalités prescrites son intention de placer des marchandises sous le régime TIR ou eTIR ».

7. Vérification de la conformité

Le groupe d'experts est convenu de la nécessité de concevoir des scénarios détaillés de vérification de la conformité ainsi qu'un cadre d'essais de validation pour permettre aux pays de vérifier la syntaxe de leurs messages. Il a également souligné l'importance du service d'assistance pour aider les pays à effectuer les essais requis et à résoudre les problèmes recensés au cours de ces essais. Le groupe d'experts a estimé que la procédure de vérification de la conformité, les types d'essais et les scénarios devraient faire l'objet d'un document

distinct (c'est-à-dire non inclus dans les spécifications du système eTIR) et seulement une fois que les spécifications techniques seraient définitivement mises au point.

8. Modèle de données de l'OMD version 3.8

Le groupe d'experts a noté que les messages eTIR actuels étaient fondés sur la version 3.7 du modèle de données de l'OMD, mais que des extensions y avaient été ajoutées pour tenir compte des nouveaux messages I17 et I18 ainsi que d'un nouvel attribut dans la classe de fin pour indiquer le type de fin. Il a en outre noté que le secrétariat soumettrait une demande de mise à jour des données à l'équipe des projets de modèles de données de l'OMD, en lui demandant d'inclure ces modifications dans la version 3.8 du modèle de données de l'OMD.

Le groupe d'experts a également pris note du champ d'application de la version 3.8 du modèle de données de l'OMD, en particulier l'ajout d'une référence unique pour les négociants ainsi que des documents d'information pour l'eCMR, les déchets dangereux et les certificats ePhyto.

9. Stockage de l'information

Le groupe d'experts a approuvé la proposition d'inclure la durée minimale de stockage des informations dans le système international eTIR dans la section « 1.2.5.1 Plateforme centrale ».

10. Reconnaissance mutuelle de l'authentification

Le groupe d'experts a noté que des débats approfondis sur la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire effectuée par le pays de départ avaient eu lieu pendant les réunions du GE.2 et du WP.30, mais qu'à ce stade aucune solution de remplacement pratique n'avait été déterminée. D'un point de vue technique, le groupe d'experts a estimé que la technologie de la chaîne de blocs pouvait constituer une solution de remplacement et a accueilli favorablement la proposition de l'Union européenne d'inviter un expert à présenter, à la session suivante, la manière dont cette technologie pouvait être utilisée dans le domaine douanier.

11. Code de hachage

Le groupe d'experts a rappelé l'idée d'utiliser un code de hachage pour garantir l'intégrité des données de la déclaration à partir du moment où le titulaire envoyait la déclaration au pays de départ jusqu'au moment où elle était reçue par le bureau de douane de destination. Le groupe d'experts a estimé que, dans la pratique, il ne semblait pas possible d'utiliser les codes de hachage dans le cadre de la procédure eTIR, mais que, dans le cas de procédures juridiques, un mécanisme de codes de hachage pouvait garantir l'intégrité des données telles qu'elles avaient été soumises à l'origine par le titulaire. En conséquence, le groupe d'experts a examiné la possibilité d'inclure un code de hachage dans l'enveloppe du message E9 et a demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, un document dans lequel il étudierait cette possibilité.

12. Procédure de réconciliation

Le groupe d'experts a noté que le GE.2 avait examiné la nécessité éventuelle d'élaborer une procédure spéciale de réconciliation (annexe 10, par. 2) pour le système eTIR. L'IRU a souligné qu'à son avis, une procédure de réconciliation automatique pour le système eTIR (au moyen d'un nouveau message) était nécessaire, en particulier en cas de messages manquants. L'Union européenne a souligné que, bien que le NCTS dispose d'une procédure intégrée en cas de divergences, compte tenu du nombre éventuellement élevé de bureaux de douane impliqués dans un transport eTIR, il serait préférable de conserver la procédure de réconciliation sur papier et de limiter toute procédure automatique aux messages manquants.

Le groupe d'experts a demandé au secrétariat, avec le concours éventuel de l'IRU, d'établir pour sa session suivante un document présentant diverses options pour une procédure de réconciliation dans le système eTIR.

À sa 148^e session (février 2018), le Groupe de travail a pris note des résultats de la vingt-septième session du GE.1, tenue les 4 et 5 décembre 2017, à Genève. Il a également noté que le GE.1 avait examiné plusieurs amendements aux spécifications eTIR découlant des projets expérimentaux et des résultats des travaux du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2). Le GE.1 avait avancé sur un certain nombre de questions, notamment la conception d'un document d'accompagnement, la clarification de la succession des messages eTIR, l'ajout de nouveaux codes relatifs à l'état de la garantie et la création d'un message « refus de commencer l'opération TIR ». Le projet de rapport de la vingt-septième session avait été publié sur le site Web de la CEE et serait soumis en tant que document officiel pour adoption à la 149^e session du Groupe de travail. Sous réserve de confirmation par le Comité de la prorogation du mandat du GE.1, la vingt-huitième session de celui-ci devait se tenir les 28 et 29 juin 2018 (ECE/TRANS/WP.30/296, par. 14).
