



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

Deuxième session

Genève, 25-28 mai 2021

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des réunions préparatoires pour le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR

Rapport du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR sur sa session extraordinaire*

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Documents conceptuels, fonctionnels et techniques relatifs au système eTIR – version 4.3 (point 2 de l'ordre du jour)	4-33	3
A. Introduction	4-5	3
B. Amendements	6-33	3
1. Exigences relatives aux données énoncées dans le paragraphe 1 de l'article 107 du Code des douanes de l'Union économique eurasiatique	7-21	4
a) Renseignements concernant l'expéditeur et le destinataire des marchandises, conformément à ce qui est indiqué dans les documents de transport, le déclarant et le transporteur .	11-12	4
b) Renseignement concernant le pays d'expédition et le pays de destination des marchandises	13	5
c) Renseignements concernant le moyen de transport des marchandises.....	14	5

* Le présent document a été soumis tardivement en raison des dates de la session.



d) Renseignements concernant la désignation, la quantité et la valeur des marchandises, conformément aux documents commerciaux et de transport	15	5
e) Renseignements concernant le code des marchandises, conformément à la Nomenclature uniforme des marchandises dans le cadre des activités commerciales extérieures de l'UEE, à savoir les six premiers chiffres au moins	16	5
f) Renseignements concernant le poids brut ou le volume des marchandises, ainsi que la quantité de marchandises dans les unités de mesure complémentaires si le Tarif douanier unifié de l'UEE prévoit une unité de mesure complémentaire pour les marchandises déclarées, pour chaque code de la Nomenclature uniforme des marchandises dans le cadre des activités commerciales extérieures de l'UEE	17	5
g) Renseignements concernant le nombre de colis	18	5
h) Renseignements concernant la destination des marchandises, conformément aux documents de transport.....	19	5
i) Renseignements concernant le respect des interdictions et des restrictions établies.....	20	6
j) Renseignements concernant toute opération de transbordement (rechargement ?) prévue ou toute opération de chargement ou de déchargement en transit.....	21	6
2. Exigences relatives aux données énoncées dans le paragraphe 5 de l'article 109 du Code des douanes de l'Union économique eurasiatique	22	6
3. Décision n° 254 du Conseil de la Commission économique eurasiatique du 12 novembre 2013 sur les structures et formats des versions électroniques des documents douaniers.....	23–25	6
4. Exigences relatives aux langues	26	6
5. Valeur	27–28	6
6. Document d'accompagnement	29	7
7. Restrictions liées à la cryptographie.....	30	7
8. Signatures électroniques – tierce partie de confiance.....	31–33	7
IV. Adoption du rapport (point 3 de l'ordre du jour).....	34	8

I. Participation

1. Le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après « le Groupe d'experts ») a tenu une session extraordinaire selon des modalités hybrides le 7 avril 2021 et la matinée du 8.

2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Bélarus, Belgique, Fédération de Russie, France, Grèce, Iran (République islamique d'), Italie, Jordanie, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Serbie, Turquie et Ukraine. Des experts de la Commission européenne (CE) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également présents.

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

Document(s) : Document informel WP.30/GE.1 n° 5 (2021).

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document informel WP.30/GE.1 n° 5 (2021).

III. Documents conceptuels, fonctionnels et techniques relatifs au système eTIR – version 4.3 (point 2 de l'ordre du jour)

A. Introduction

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/9, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/10, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/11, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/12, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/13 et document informel WP.30/GE.1 n° 1 (2021).

4. Le Groupe d'experts a pris note du fait que la version 4.3 du document d'introduction était présentée dans les documents ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/9, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/10, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/11, ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/12 et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/13. Il a également accueilli favorablement la version complète du document d'introduction dans les trois langues de travail de la CEE, figurant dans le document informel GE.1 n° 1 (2021).

5. Tout en soulignant l'importance du document d'introduction, et le fait qu'il était inclus dans le plan de travail, le Groupe d'experts a rappelé qu'il ne faisait pas partie des documents mentionnés à l'annexe 11 et qu'il ne contenait aucun élément contraignant. Le Groupe d'experts a en outre souligné que les éléments de fond du document d'introduction devaient encore tenir compte des décisions qu'il avait déjà prises, ainsi que de celles qui seraient prises au cours de l'année 2021 par le Groupe d'experts et, éventuellement, par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), et a décidé qu'il serait donc plus approprié d'adopter le document à la troisième session, en septembre 2021.

B. Amendements

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/38 et document informel WP.30/GE.1 n° 6 (2021).

6. Le Groupe d'experts a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/38 (et sa traduction non officielle figurant dans le document informel WP.30/GE.1 n° 6 (2021)), qui contenait des observations et des propositions transmises par la Fédération de Russie concernant les conditions d'application de la procédure eTIR dans l'Union douanière eurasiatique. Le Groupe d'experts a examiné les différentes observations et propositions, sans être toutefois en mesure de parvenir à des conclusions, et a formulé les remarques suivantes :

1. Exigences relatives aux données énoncées dans le paragraphe 1 de l'article 107 du Code des douanes de l'Union économique eurasiatique

7. Les experts de la Fédération de Russie ont expliqué que dans l'Union douanière eurasiatique, le régime TIR et, à l'avenir, la procédure eTIR, étaient régis à la fois par la Convention TIR et par le Code des douanes de l'Union économique eurasiatique (UEE). Ils ont en outre précisé que, si le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/38 mettait en évidence les problèmes liés aux messages eTIR, il devait être examiné conjointement avec le document contenant la « Décision n° 254 du Conseil de la Commission économique eurasiatique du 12 novembre 2013 (telle que modifiée le 29 mai 2018) sur les structures et formats des versions électroniques des documents douaniers ». Ce dernier document, bien qu'il soit uniquement en russe, avait été envoyé pour information à tous les participants pendant la réunion.

8. En résumé, l'expert de la Fédération de Russie a déclaré que les messages eTIR, tels qu'ils étaient définis dans les spécifications eTIR, n'étaient pas compatibles avec les exigences, les structures et les formats des versions électroniques des documents douaniers prévus par le Code des douanes de l'Union économique eurasiatique, et a proposé de modifier les spécifications eTIR en conséquence. Les experts de pays n'appartenant pas à l'UEE ont rappelé que les messages eTIR avaient été conçus en se fondant sur les exigences en matière de données énoncées dans la Convention TIR, en ajoutant quelques éléments de données facultatifs considérés comme importants pour le transit dans le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes. Ils ont en outre précisé qu'il existait des différences entre les exigences de leurs procédures de transit nationales ou régionales et celles des outils conçus pour gérer électroniquement les opérations TIR, et que les structures et les formats des messages étaient également différents. Ils ont également souligné que certaines exigences découlaient d'autres législations applicables en cas de transit, telles que celles relatives à la sûreté et à la sécurité. Enfin, ils ont insisté sur le fait que les spécifications eTIR ne pouvaient pas être entièrement compatibles avec toutes les exigences nationales ou régionales, mais qu'elles devaient plutôt reposer sur un dénominateur commun accepté par toutes les Parties contractantes à la Convention TIR. Comme indiqué à l'article 9 de l'annexe 11, les autorités devaient s'efforcer de limiter ces exigences, mais pouvaient exiger des données supplémentaires conformément à la législation nationale.

9. En outre, plusieurs experts et le secrétariat ont rappelé que les spécifications eTIR figuraient dans un document évolutif et que, une fois que la version 4.3 serait définitivement établie (idéalement en septembre 2021), l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) commencerait à travailler sur la nouvelle version 4.4, qui pourrait contenir des exigences supplémentaires si un consensus était trouvé entre les Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11.

10. Le Groupe d'experts a examiné les points suivants, présentés dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/38 comme potentiellement contradictoires avec l'article 107 du Code des douanes de l'UEE.

a) Renseignements concernant l'expéditeur et le destinataire des marchandises, conformément à ce qui est indiqué dans les documents de transport, le déclarant et le transporteur

11. Ces éléments figuraient dans les renseignements anticipés TIR, les renseignements anticipés rectifiés et les données de la déclaration, mais ils étaient facultatifs et ne se présentaient pas sous le même format. Ces éléments de données étaient actuellement obligatoires pour les transports TIR au sein de l'UEE. Il a en outre été indiqué que l'élément de données relatif au transporteur n'était pas destiné à être utilisé dans le cas où le titulaire effectuait le transport (l'élément de données relatif au titulaire étant suffisant à cet égard), mais qu'il pouvait être utilisé pour le transport intermodal afin de donner des informations sur les sociétés auxquelles certaines parties du transport TIR seraient sous-traitées.

12. Il a également été précisé que les messages eTIR permettaient de joindre une lettre de voiture CMR¹, scannée ou dans un format lisible par une machine, qui contenait des informations sur le destinataire et l'expéditeur.

b) Renseignement concernant le pays d'expédition et le pays de destination des marchandises

13. Le secrétariat a précisé que les deux éléments (y compris les bureaux de douane de départ et de destination) étaient obligatoires pour chaque envoi dans les messages eTIR pertinents, ce à quoi l'expert de la Fédération de Russie a répondu qu'un format différent était utilisé dans l'UEE.

c) Renseignements concernant le moyen de transport des marchandises

14. L'expert de la Fédération de Russie a reconnu que le moyen de transport (par exemple, le véhicule tracteur) et le matériel de transport (par exemple, le conteneur) faisaient partie des messages eTIR pertinents, mais a fait observer que des formats différents étaient utilisés dans l'UEE.

d) Renseignements concernant la désignation, la quantité et la valeur des marchandises, conformément aux documents commerciaux et de transport

15. L'expert de l'UEE a souligné qu'il était important d'inclure la valeur dans les messages eTIR afin de pouvoir calculer les droits et taxes qui devaient être couverts par la garantie eTIR. D'autres experts ont rappelé que la valeur n'avait jamais fait partie des exigences relatives aux données du régime TIR et que les prescriptions du système eTIR, à ce stade, s'appuyaient sur les dispositions de la Convention TIR. Le secrétariat a également rappelé que, comme dans le cadre du régime TIR, les transporteurs pouvaient joindre par voie électronique des documents aux renseignements anticipés TIR ou aux renseignements anticipés rectifiés, tels que des factures, dans le cas où ces documents seraient demandés par certaines administrations douanières.

e) Renseignements concernant le code des marchandises, conformément à la Nomenclature uniforme des marchandises dans le cadre des activités commerciales extérieures de l'UEE, à savoir les six premiers chiffres au moins

16. Le secrétariat a précisé qu'il était possible de fournir plusieurs codes de marchandises correspondant à différentes nomenclatures, pour autant que le premier soit issu du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH). On ignorait cependant si un pays ne faisant pas partie de l'UEE était en mesure de traiter un code de la Nomenclature uniforme des marchandises dans le cadre des activités commerciales extérieures de l'UEE.

f) Renseignements concernant le poids brut ou le volume des marchandises, ainsi que la quantité de marchandises dans les unités de mesure complémentaires si le Tarif douanier unifié de l'UEE prévoit une unité de mesure complémentaire pour les marchandises déclarées, pour chaque code de la Nomenclature uniforme des marchandises dans le cadre des activités commerciales extérieures de l'UEE

17. Ce point n'a pas été examiné.

g) Renseignements concernant le nombre de colis

18. L'expert de la Fédération de Russie a précisé que le « nombre de colis » faisait référence aux boîtes ou aux conteneurs.

h) Renseignements concernant la destination des marchandises, conformément aux documents de transport

19. Ce point n'a pas été examiné.

¹ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route.

i) Renseignements concernant le respect des interdictions et des restrictions établies

20. Le secrétariat a précisé que le système international eTIR ne vérifiait pas si les interdictions ou restrictions nationales ou régionales étaient ou non respectées, et qu'il incombaient en dernier ressort aux entreprises de transport de se conformer à ces interdictions ou restrictions.

j) Renseignements concernant toute opération de transbordement (rechargement ?) prévue ou toute opération de chargement ou de déchargement en transit

21. L'expert de la Fédération de Russie a précisé que le « transbordement (rechargement) » faisait référence à des lieux de chargement ou de déchargement supplémentaires prévus.

2. Exigences relatives aux données énoncées dans le paragraphe 5 de l'article 109 du Code des douanes de l'Union économique eurasiatique

22. Le secrétariat a précisé que, dans le cadre de la procédure eTIR, le titulaire communiquait les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés avant de se présenter, avec les marchandises et le véhicule, au bureau de douane de départ, où la déclaration était finalement acceptée une fois tous les contrôles douaniers requis effectués. Contrairement au régime TIR, la procédure eTIR ne comportait pas de déclaration papier.

3. Décision n° 254 du Conseil de la Commission économique eurasiatique du 12 novembre 2013 sur les structures et formats des versions électroniques des documents douaniers

23. L'expert de la Fédération de Russie, appuyé par d'autres experts de l'UEE, a insisté sur le fait que la structure du message E9 – Renseignements anticipés TIR, telle qu'elle était définie dans les spécifications eTIR, devait être rendue compatible avec la structure et le format approuvés dans la Décision n° 254 de la Commission économique eurasiatique. Ils ont précisé que les douanes de l'UEE recevaient actuellement des messages électroniques conformes à la décision n° 254 en plus du carnet TIR, et qu'elles ne voulaient pas être pénalisées par le passage à la procédure eTIR.

24. D'autres experts ont souligné qu'il n'était pas possible d'aligner une norme internationale sur les exigences d'un seul pays ou d'une seule organisation régionale. Le secrétariat a également précisé que, si les spécifications eTIR offraient une certaine souplesse en ce qui concernait les outils, les structures et les formats des messages utilisés par les administrations douanières pour recevoir les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés, l'échange des données de la déclaration, telles qu'enregistrées au moyen du message I7 et transmises au moyen du message I15, nécessitait une structure et un format fixes et convenus.

25. Un expert de la Commission européenne a indiqué que, dans le cadre de l'étude de validation de principe lancée en mai 2020 par la CE et la CEE, la plupart des différences recensées entre les deux modèles de données, y compris celles liées à la structure et au format des données, avaient été réglées par l'adoption d'un mécanisme de conversion. L'expert a recommandé d'entreprendre un exercice similaire pour résoudre ces problèmes.

4. Exigences relatives aux langues

26. Un expert de la Commission européenne a indiqué que le nouveau système de transit informatisé (NSTI) utilisait aussi souvent que possible des codes pour limiter le nombre de champs de texte libre. Il a ajouté que c'était également le cas dans les spécifications eTIR, et qu'un code de langue permettait de spécifier la langue du texte saisi dans ces quelques champs de texte libre.

5. Valeur

27. Cette question avait déjà été examinée à l'alinéa d) du point 1. L'expert de la Fédération de Russie a précisé que, si la valeur était un élément facultatif s'agissant du transit de biens produits sur le marché intérieur, elle était obligatoire pour le transport de marchandises étrangères.

28. L'expert du Bélarus a rappelé que, selon le paragraphe 6 de l'article 8 de la Convention TIR, les autorités douanières devaient être en mesure de déterminer les droits et taxes à partir des indications relatives aux marchandises figurant au carnet TIR, et que les informations relatives au prix étaient nécessaires au calcul. Le secrétariat a toutefois expliqué que cet article faisait référence à la procédure de réclamation, que le WP.30 avait décidé de maintenir en dehors du champ d'application du projet eTIR, et indiqué que les réclamations liées aux procédures TIR et eTIR devaient être traitées de la même manière et en se fondant sur les mêmes données.

6. Document d'accompagnement

29. Le secrétariat a précisé que la version révisée des concepts relatifs au système eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/14/Rev.1) indiquait que le document d'accompagnement était généré par les douanes plutôt qu'imprimé. Toutefois, étant donné que ce document contenait des informations qui n'étaient disponibles qu'après que le transport TIR avait débuté au bureau de douane de départ, on ne savait pas au juste comment une autre entité que les douanes serait en mesure d'imprimer le document alors que le transporteur se trouvait déjà au bureau de départ. Plusieurs experts se sont accordés à dire qu'il serait judicieux que les douanes génèrent et impriment le document d'accompagnement et le remettent au chauffeur du camion.

7. Restrictions liées à la cryptographie

30. L'expert de la Fédération de Russie a expliqué que les éléments de sécurité liés à l'échange de messages électroniques entre les administrations douanières et le système international eTIR (chiffrement et authentification), tels que décrits dans les spécifications eTIR, ne pouvaient pas être mis en œuvre dans la Fédération de Russie en raison de la réglementation interne qui lui imposait d'utiliser ses propres algorithmes cryptographiques. Dans ce contexte, le Groupe d'experts est convenu que d'autres canaux de communication sécurisés pouvaient être inclus dans les spécifications eTIR quand il était impossible de mettre en œuvre les normes de sécurité actuelles en raison de contradictions avec la législation interne.

8. Signatures électroniques – tierce partie de confiance

31. L'expert de la Fédération de Russie a expliqué que, pour garantir la valeur juridique des documents électroniques, la Fédération de Russie estimait qu'un système de tierce partie de confiance (TTP) devrait être inclus dans la procédure eTIR. Ce système imposerait à chaque Partie contractante à la Convention TIR liée par les dispositions de l'annexe 11 de créer une entité (autorité de certification) chargée de valider les signatures électroniques des titulaires nationaux. Un tel système permettrait éventuellement aux administrations douanières de demander la validation de la signature électronique des titulaires étrangers, quelle que soit la technologie utilisée pour signer.

32. D'autres experts ont rappelé que l'annexe 11 comportait des dispositions spécifiques relatives à l'authentification du titulaire (art. 7 et 8), qui permettraient aux administrations douanières de choisir la manière d'authentifier le titulaire (y compris par l'utilisation d'un nom d'utilisateur et d'un mot de passe pour la communication des renseignements anticipés) et qui garantiraient la reconnaissance par les autres administrations douanières de l'authentification effectuée par le pays de départ. Les éléments de sécurité permettant l'échange sécurisé de données entre les administrations douanières par l'intermédiaire du système international eTIR contribuaient également de manière déterminante à la reconnaissance mutuelle de l'authentification.

33. En conclusion, le Groupe d'experts a considéré que la plupart des questions ci-dessus devraient être approfondies dans le cadre, par exemple, d'une étude de validation de principe portant sur l'utilisation de la procédure eTIR dans l'UEE, dont le rapport devrait être soumis pour examen au Groupe d'experts ou au TIB. Le Groupe d'experts a également noté avec satisfaction que le secrétariat avait pris l'initiative d'envoyer une lettre aux chefs des administrations douanières de l'UEE, ainsi qu'à la Commission économique eurasiennne, afin de leur proposer son aide pour mener une telle étude.

IV. Adoption du rapport (point 3 de l'ordre du jour)

34. Le rapport de la session sera soumis pour approbation à la deuxième session du Groupe d'experts.
