



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****Troisième session**

Genève, 13-15 septembre 2021

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Système international eTIR**Validation de principe NSTI-eTIR****Validation de principe NSTI-eTIR****Communication de la Commission européenne****Mandat et cadre général**

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

2. La Commission européenne a transmis la validation de principe NSTI-eTIR figurant en annexe pour examen par le WP.30/GE.1.

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 nouveau Groupe approuvé par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif de la CEE.

³ Décision du Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.2, par. 5 b) : <https://undocs.org/fr/ECE/EX/2020/L.2>.



Annexe

Validation de principe NSTI-eTIR

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
A. Objet du document.....	3
B. Public cible	3
C. Portée.....	3
D. Fondement juridique	4
1. Fondement juridique actuel relatif à l'Union européenne et à la Convention TIR.....	4
2. Possibles modifications ultérieures de la législation européenne	6
3. Fondement juridique du système eTIR dans la Convention TIR.....	6
E. Documents de référence.....	9
F. Abréviations et acronymes.....	10
G. Définitions	12
II. Énoncé du problème.....	13
III. Description des environnements	14
A. Nouveau système de transit informatisé (NSTI).....	14
1. Architecture du NSTI.....	14
2. Spécifications du NSTI	16
a) Spécifications fonctionnelles	16
b) Spécifications techniques	16
3. Processus actuels dans le NSTI-P5.....	17
B. Système international eTIR	17
1. Plan d'application eTIR.....	17
2. Architecture du système eTIR	19
3. Spécifications eTIR	20
4. Processus eTIR.....	20
IV. Démarche adoptée	21
A. Principales hypothèses.....	21
B. Organisation.....	21
C. Outils	22
D. Processus	22
E. Analyse des données.....	22
1. Hypothèses	23
V. Résultats de la validation de principe.....	24
A. Résultats de l'analyse des processus opérationnels	24

1. Composants des processus	26
B. Résultats de l'analyse des éléments de données et des échanges d'informations	27
1. I15 – Notifier les services douaniers et IE015-DECLARATION DATA E_DEC_DAT	27
2. I7 – Enregistrer les renseignements anticipés sur le chargement et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA	28
3. I9 – Lancer l'opération TIR et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA	29
C. Évaluation et conclusion	30
IV. Étapes suivantes	31

I. Introduction

A. Objet du document

Le présent document a pour objet d'analyser la compatibilité des processus et des échanges d'informations entre le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) et le système international eTIR en vue de tirer une conclusion sur la possibilité d'interconnecter les deux systèmes sans qu'il soit nécessaire d'y apporter des modifications majeures.

B. Public cible

Le présent document s'adresse notamment :

- À la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière (DG TAXUD) ;
- À la Commission économique pour l'Europe (CEE) ;
- Aux États membres de l'UE¹ ;
- Aux Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun ;
- Aux Parties contractantes à la Convention TIR.

C. Portée

Le présent document porte essentiellement sur l'analyse des principaux processus opérationnels dans différents scénarios. L'équipe chargée de travailler sur la validation de principe a examiné les similitudes et les différences entre les processus NSTI et eTIR et créé des flux opérationnels, avec les échanges d'informations nécessaires, afin de voir comment les deux systèmes pourraient fonctionner ensemble. Elle a aussi cherché à comparer les données de la déclaration NSTI et de la déclaration eTIR.

Une cartographie a été réalisée pour une sélection d'échanges d'informations, toutefois limitée à certains messages.

La présente étude vise également à déterminer s'il est faisable de créer une interface entre le NSTI et le nouveau système international eTIR et à évaluer une telle interface pour ce qui est du suivi des mouvements eTIR dans la région de l'UE et de la Convention relative à un régime de transit commun, ainsi que des services de validation liés aux garanties dans le régime TIR.

¹ Union européenne.

D. Fondement juridique

Généralité :

Par « Convention TIR », on entend la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, faite à Genève, en date du 14 novembre 1975.

1. Fondement juridique actuel relatif à l'Union européenne et à la Convention TIR

Rappel général :

- Une personne qui dépose une déclaration en douane aux fins de transit n'est pas tenue d'être établie dans le territoire douanier de l'Union ;
- Avant que les marchandises ne soient introduites sur le territoire douanier de l'Union, une déclaration sommaire d'entrée doit être déposée ; néanmoins, cette obligation peut être levée si une déclaration en douane de transit, contenant au moins les indications requises pour la déclaration sommaire d'entrée, est déposée dans le délai prescrit, auquel cas celle-ci est réputée constituer la déclaration sommaire d'entrée.

Principes généraux concernant le régime TIR au sein de l'UE :

- Aux fins d'un transit TIR, le territoire douanier de l'Union est considéré comme un territoire unique ;
- Par « transport TIR », on entend le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination sous le régime dit « régime TIR » ;
- Par « opération TIR », on entend la partie d'un transport TIR qui est effectuée dans une Partie contractante, d'un bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage). Dans l'Union européenne, par « opération TIR » ou « mouvement TIR », on entend un déplacement de marchandises à l'intérieur du territoire douanier de l'Union conformément à la Convention TIR.

Fonctionnement du régime TIR à l'intérieur de l'Union :

À l'intérieur de l'UE, en plus de la version papier du carnet TIR, les données qu'il contient sont échangées par voie électronique pour traiter l'opération TIR et remplir les formalités douanières du régime de transit de l'Union dans le NSTI. En cas de divergence entre les indications figurant sur le carnet TIR et les données enregistrées dans le système de transit électronique, c'est le carnet TIR qui prévaut.

Le numéro de référence principal (MRN) d'une opération TIR peut être communiqué aux autorités douanières par l'un des moyens suivants :

- Un code-barres ;
- Un document d'accompagnement transit ;
- Un document d'accompagnement transit/sécurité ;
- Un carnet TIR ;
- Tout autre moyen accepté par l'autorité douanière destinataire.

Le régime TIR est, en vertu des articles 226 et 227 du Code des douanes de l'Union [R01], un régime de transit suspensif qui peut être interne ou externe. Un mouvement TIR doit :

- Commencer ou se terminer en dehors du territoire douanier de l'Union ; ou
- Relier deux points du territoire douanier de l'Union en passant par un pays ou un territoire ne faisant pas partie du territoire douanier de l'Union.

Dans le cas d'un transport TIR qui débute dans l'Union et qui comprend un lieu de chargement intermédiaire, le titulaire du carnet TIR est responsable de déclarer les données du carnet TIR et de présenter celui-ci au bureau de douane de départ et au lieu de chargement

intermédiaire où la précédente opération TIR s'est achevée, en envoyant les messages IE006 et IE018 au bureau de douane de départ, en plus de détacher et de conserver les deux parties du volet n° 2 du carnet TIR et d'annoter la souche du carnet. Le titulaire du carnet TIR doit ensuite déclarer les données du carnet TIR au bureau de douane intermédiaire, qui devient un bureau de douane de départ, pour lancer une nouvelle opération TIR vers un bureau de douane de destination ou de sortie.

Au bureau de douane de départ ou d'entrée situé dans l'UE :

- Le titulaire du carnet TIR soumet les données du carnet TIR ;
- Le bureau de douane consigne le MRN de l'opération TIR dans le carnet TIR ;
- Le bureau de douane de départ accorde la mainlevée des marchandises et en notifie le titulaire du carnet TIR ;
- Si le titulaire du carnet TIR en fait la demande, le bureau de douane de départ lui remet un document d'accompagnement transit ou un document d'accompagnement transit/sécurité ;
- Le bureau de douane de départ transmet les informations sur l'opération TIR au bureau de douane de destination déclaré.

En cas d'incident pendant le déplacement des marchandises :

- Le transporteur présente les marchandises et le véhicule, le carnet TIR et le MRN au bureau le plus proche de l'autorité douanière de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le moyen de transport ;
- L'autorité douanière en question déterminera si le transport peut se poursuivre ou non. Quoi qu'il en soit, elle consigne des informations pertinentes concernant l'incident dans le système de transit électronique (jusqu'à la phase 5 du NSTI, les données sont enregistrées par le bureau de destination ou de sortie).

Au bureau de douane de destination ou de sortie :

- Les marchandises et le véhicule, le carnet TIR et le MRN de l'opération TIR sont présentés au bureau de douane (sauf s'il s'agit d'un destinataire agréé, voir ci-dessous) ;
- Un déroutement est possible : une opération TIR peut s'achever à un bureau de douane différent de celui déclaré dans la déclaration de transit, auquel cas ce bureau de douane est considéré comme le bureau de douane de destination ou de sortie.

Le bureau de douane de destination doit :

- Notifier l'arrivée des marchandises au bureau de douane de départ ou d'entrée ;
- Notifier les résultats du contrôle au bureau de douane de départ dans un délai de trois jours au maximum à compter de la date de présentation des marchandises au bureau de douane de destination ou de sortie (dans le cas d'un destinataire agréé, dans un délai de six jours au maximum à compter de la date de livraison des marchandises à celui-ci) ;
- Achever l'opération TIR conformément aux dispositions de la Convention TIR.

Outre la Convention TIR, le droit européen prévoit la possibilité pour un opérateur économique d'être un destinataire agréé aux fins du régime TIR. Le destinataire agréé doit recevoir, dans un lieu agréé, des marchandises circulant conformément à la Convention TIR, la procédure étant alors terminée conformément à l'alinéa d) de l'article 1^{er} de la Convention TIR.

Lorsque les marchandises arrivent au lieu indiqué dans son agrément, le destinataire agréé doit :

- Notifier l'arrivée des marchandises au bureau de douane de destination et informer ce dernier de toute irrégularité ou de tout incident survenu pendant le transport ;

- Décharger les marchandises uniquement après avoir obtenu la permission du bureau de douane de destination ;
- Saisir les résultats de l'inspection et signaler toute irrégularité dans un délai de trois jours au maximum à compter de la date où il a reçu la permission de décharger les marchandises.

Informations supplémentaires concernant l'utilisation par l'UE des futures données du système eTIR :

Le carnet TIR actuel peut également constituer une preuve du statut douanier de marchandises de l'Union (voir l'article 127 du règlement délégué) lorsque le code T2L ou T2LF est utilisé, authentifié par le cachet et la signature du fonctionnaire compétent (voir l'article 207 du règlement d'exécution).

2. Possibles modifications ultérieures de la législation européenne

La nouvelle annexe 11 [R17] de la Convention TIR, ainsi que le choix de l'UE concernant la connexion informatique au système international eTIR, pourraient avoir une incidence sur plusieurs articles du cadre réglementaire européen, notamment sur l'article 184 et l'annexe A du règlement délégué [R02] et sur les articles 207 et 273 à 282 et l'annexe A du règlement d'exécution [R03]. Ces modifications juridiques dépendront de la manière dont l'UE choisira de raccorder son système au système international eTIR.

3. Fondement juridique du système eTIR dans la Convention TIR

Un transport TIR, sous couvert du régime TIR ou selon la procédure eTIR, est régi par les dispositions de la Convention TIR.

Toutefois, le 25 mai 2021, de nouvelles dispositions, propres à la procédure eTIR, sont entrées en vigueur :

Article premier, nouvel alinéa s)

Le nouvel alinéa s) a été ajouté à l'article premier de la Convention TIR pour donner une définition de la « procédure eTIR », qui désigne le régime TIR mis en œuvre au moyen d'un échange électronique de données qui constitue l'équivalent fonctionnel du carnet TIR. Le paragraphe établit également que la « procédure eTIR » est juridiquement définie dans la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR.

Article 3 b)

La modification apportée à l'alinéa b) de l'article 3 de la Convention TIR permet d'indiquer qu'un transport TIR effectué au moyen de la procédure eTIR doit avoir lieu sous la garantie d'une association agréée.

Article 43, première ligne

La modification apportée à l'article 43 de la Convention TIR vise à tenir compte des nouvelles notes explicatives dans la deuxième partie de l'annexe 11, qui donnent des précisions sur l'application de certaines dispositions de l'annexe 11. Cette modification peut être considérée comme étant d'ordre rédactionnel.

Nouvel article 58 quater

Le nouvel article 58 quater de la Convention TIR vise à établir l'Organe de mise en œuvre technique, qui sera chargé d'adopter et de modifier les spécifications techniques du système eTIR conformément aux spécifications conceptuelles et fonctionnelles adoptées par le Comité de gestion TIR.

Article 59, paragraphe 2, première ligne et nouvel article 60 bis

La modification apportée à l'article 59, le nouvel article 60 bis et la modification apportée à l'article 61 de la Convention TIR contiennent la procédure aux fins de l'entrée en vigueur de l'annexe 11 et des amendements y relatifs. L'annexe 11 est entrée en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui ont notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur non-acceptation (à savoir la Suisse). En conséquence,

toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, sauf la Suisse, sont liées par les dispositions de la nouvelle annexe 11.

Annexe 9, première partie, paragraphe 3, nouvel alinéa xi)

Le nouvel alinéa xi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 crée un nouveau devoir pour les associations agréées dans le cas où la procédure de secours doit être appliquée pendant une procédure eTIR. À la demande des autorités compétentes, les associations doivent confirmer que le transport est effectué conformément à la procédure eTIR et que la garantie est valide et fournir d'autres renseignements concernant le transport TIR.

Nouvelle annexe 11

L'annexe 11 se compose de quatorze articles décrivant les principaux aspects de la procédure eTIR, accompagnés de notes explicatives qui précisent l'application de certains articles.

L'article premier souligne que les dispositions de l'annexe 11 ne s'appliquent qu'aux Parties contractantes liées par celles-ci, conformément au premier paragraphe de l'article 60 bis de la Convention TIR, et que la procédure eTIR ne peut être appliquée pour les transports TIR effectués en partie sur le territoire d'une Partie contractante qui n'est pas liée par les dispositions de l'annexe 11 et qui est membre d'une union douanière ou économique ayant un territoire douanier unique.

L'article 2 contient les définitions des termes nécessaires pour décrire correctement le nouveau système eTIR, à savoir : « système international eTIR », « spécifications eTIR », « renseignements anticipés TIR », « renseignements anticipés rectifiés », « données de la déclaration », « déclaration », « document d'accompagnement » et « authentification ».

Dans les notes explicatives à l'alinéa h) de l'article 2, il est précisé que, jusqu'à ce qu'une approche harmonisée soit établie et décrite dans les spécifications eTIR, les Parties contractantes disposeraient d'une certaine souplesse quant aux moyens d'authentification du titulaire dans le cadre de la procédure eTIR, conformément à leur législation nationale. Il est également indiqué que la sécurité des données échangées entre le système international eTIR et les autorités compétentes serait assurée conformément aux dispositions des spécifications techniques eTIR.

L'article 3, qui porte sur la mise en œuvre concrète du système eTIR, exige que les Parties contractantes connectent leurs systèmes informatiques au système international eTIR. Toutefois, cet article, conformément à la formulation proposée par l'Union européenne, laisse à chaque Partie contractante liée par les dispositions de l'annexe 11 la liberté de choisir la date à laquelle elle connectera son système douanier au système international eTIR.

Selon la note explicative au paragraphe 2 de l'article 3, il est recommandé à chaque Partie contractante liée par les dispositions de l'annexe 11 d'actualiser son système douanier national et d'assurer sa connexion au système international eTIR dès que l'annexe 11 entre en vigueur pour elle. Néanmoins, comme l'a demandé l'Union européenne, les unions douanières ou économiques ont la possibilité de convenir d'une date ultérieure, ce qui leur laisse le temps de connecter les systèmes douaniers nationaux de tous leurs États membres au système international eTIR.

L'article 4 définit la composition, les fonctions et le règlement intérieur du nouvel Organe de mise en œuvre technique, établi par le nouvel article 58 quater de la Convention TIR. Il importe de souligner que seules les Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11 seront membres de cet organe. Les Parties contractantes qui n'ont pas accepté l'annexe 11 pourront assister aux sessions de l'Organe de mise en œuvre technique en qualité d'observateurs.

L'article 5 explique comment le nouvel Organe de mise en œuvre technique prépare l'adoption par le Comité de gestion TIR des spécifications conceptuelles et fonctionnelles du système international eTIR et des amendements qui doivent y être apportés. Il précise également comment l'Organe de mise en œuvre technique élabore et adopte ou modifie les

spécifications techniques de la procédure eTIR en veillant à ce qu'elles soient conformes aux spécifications conceptuelles et fonctionnelles.

L'article 6 porte sur la communication des renseignements anticipés TIR, que les opérateurs transmettront à l'avance par voie électronique. Les autorités compétentes devront publier la liste de tous les moyens électroniques par lesquels les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés pourront être communiqués. Cet article doit être lu parallèlement à l'article 9 de l'annexe 11, qui dispose que des données supplémentaires exigées par la législation peuvent être ajoutées aux renseignements anticipés TIR et que les Parties contractantes devraient en faciliter la communication en même temps que les renseignements anticipés TIR.

Selon la note explicative au paragraphe 3 de l'article 6, il est recommandé aux Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11 d'accepter les méthodes indiquées dans les spécifications eTIR pour la communication des renseignements anticipés TIR.

L'article 7 définit les mécanismes nécessaires pour authentifier le titulaire qui transmet les renseignements anticipés TIR aux autorités compétentes ou son représentant. Il importe de souligner que les Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11 devront accepter les données de la déclaration reçues des autorités compétentes du pays de départ ou une rectification des données de la déclaration reçue des autorités compétentes d'un pays situé le long de l'itinéraire si elles sont communiquées via le système international eTIR.

Selon la note explicative au paragraphe 2 de l'article 7, le système international eTIR permet de s'assurer de l'intégrité des renseignements anticipés TIR ou des renseignements anticipés rectifiés envoyés par le titulaire lorsque ces données sont envoyées au moyen du système international eTIR.

Selon la note explicative au paragraphe 4 de l'article 7, le système international eTIR permet de s'assurer de l'intégrité des données de la déclaration envoyées par les autorités compétentes.

L'article 8 rappelle un principe fondamental de la Convention TIR, à savoir la reconnaissance mutuelle de l'authentification du titulaire réalisée par les autorités compétentes des Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11.

Selon la note explicative à l'article 8, le système international eTIR permet de s'assurer de l'intégrité des données de la déclaration, y compris la référence au titulaire, reçues des autorités compétentes qui acceptent la déclaration.

L'article 10 introduit une procédure de secours à appliquer lorsqu'un transport TIR effectué conformément à la procédure eTIR est entravé pour des raisons techniques et rappelle les devoirs des associations garantes nationales dans une telle situation.

Les articles 11 et 12 établissent les modalités d'hébergement, de financement et d'administration du système international eTIR. Depuis le début des débats sur cette question, l'Union européenne est favorable à la solution proposée, à savoir que le système eTIR soit hébergé et administré directement sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, afin de garantir son indépendance à l'égard de l'organisation internationale (l'Union internationale des transports routiers à l'heure actuelle).

La note explicative au paragraphe 3 de l'article 11 précise les règles relatives au financement des dépenses opérationnelles liées au système international eTIR lorsque celles-ci sont financées au moyen d'une contribution sur les transports TIR. Dans ce cas, il incombe aux Parties contractantes de décider des mécanismes de financement adéquats, ainsi que des modalités correspondantes. Le budget doit être approuvé par le Comité de gestion.

L'article 13 établit les règles relatives à la publication de la liste des bureaux de douane capables de traiter les opérations eTIR. Les autorités compétentes doivent veiller à ce que la liste des bureaux de douane autorisés à réaliser les opérations TIR dans le cadre de la procédure eTIR soit exacte et actualisée dans la base de données électronique des bureaux de douane autorisés créée et gérée par la Commission de contrôle TIR.

L'article 14 précise que la communication des données aux fins de l'achèvement des opérations TIR est réputée satisfaite si la procédure eTIR est appliquée.

E. Documents de référence

Tableau 1
Documents de référence

<i>Réf.</i>	<i>Titre</i>	<i>Auteur</i>	<i>Version</i>	<i>Date</i>
R01	Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union	Parlement européen et Conseil de l'Union européenne	1 ^{er} janvier 2020	9 octobre 2013
R02	Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union	Commission européenne	15 mars 2021	28 juillet 2015
R03	Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union	Commission européenne	15 mars 2021	24 novembre 2015
R04	EU Customs Functional Requirements BPM Report (rapport et annexes)	Commission européenne	7.00	2021
R05	Design Document for National Transit Applications	Commission européenne	5.13/5.14	2020/2021
R06	Design Document for Common Operations and Methods	Commission européenne	20.10	12 juin 2020
R07	Functional System Specifications (FSS UCC NCTS-P5)	Commission européenne	5.10	2021
R08	Architecture Overview for NCTS-P5	Commission européenne	1.15	2021
R09	Electronic Customs Multi-Annual Strategic Plan (MASP-C Rev. 2019)	Commission européenne	1.1	2019
R10	Introduction aux documents théoriques, fonctionnels et techniques relatifs au système eTIR	CEE	4.2a	2017
R11	Concepts eTIR	CEE	4.2a	2017
R12	Spécifications fonctionnelles eTIR	CEE	4.2a	2017
R13	Amendements approuvés aux documents théoriques, fonctionnels et techniques relatifs au système eTIR	CEE	4.2a	2017
R14	Convention TIR	ONU		1975
R15	Spécifications techniques eTIR	CEE	4.3	2021
R16	Manuel TIR	CEE	11	2018
R17	Annexe 11 à la Convention TIR	ONU		2020

Il convient de noter que le présent document s'appuie sur tous les documents susmentionnés. Toute modification de l'un de ces documents est susceptible d'avoir des conséquences directes et immédiates sur le présent document.

F. Abréviations et acronymes

Pour faciliter la compréhension du présent document, le tableau ci-dessous contient la liste des principaux acronymes et abréviations utilisés.

Tableau 2
Abréviations et acronymes

<i>Abréviation ou acronyme</i>	<i>Définition</i>
BG	Bulgarie
BPM	Modèle de processus opérationnel
BY	Bélarus
CCN	Réseau commun de communications
CDMS	Système de gestion des décisions douanières
CDU	Code des douanes de l'Union
CEE	Commission économique pour l'Europe
CH	Suisse
COM	Commission européenne
CRS	Computerised Reservation Systems (systèmes de réservation informatisés)
CS/ieCA	Central Services/Information Exchange Converter Application (services centraux/application de conversion des échanges d'informations)
CS/MIS	Central Services/Management Information System (services centraux/système d'information de gestion)
CS/RD2	Central Services/Reference Data (services centraux/données de référence)
CTA	Conformance Testing Application (application pour les essais de conformité)
DDCOM	Design Document for Common Operations and Methods (document de conception relatif aux opérations et aux méthodes communes)
DDNA	Design Document for National Applications (document de conception relatif aux applications nationales)
DDNTA	Design Document for National Transit Applications (document de conception relatif aux applications de transit nationales)
DE	Allemagne
DG TAXUD	Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière
EBTI	Renseignements tarifaires contraignants européens
ECICS	Inventaire douanier européen des substances chimiques
EORI	Numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques
EOS	Base de données sur les opérateurs économiques agréés

<i>Abréviation ou acronyme</i>	<i>Définition</i>
FSS UCC NCTS-P5	Spécifications fonctionnelles des systèmes, code des douanes de l'Union, phase 5 du NSTI (présenté à l'adoption)
GR	Grèce
HU	Hongrie
ICS2	Système de contrôle à l'importation
ieCA	Information Exchange Converter Application (application de conversion des échanges d'informations)
IR	Iran
IRU	Union internationale des transports routiers
ITDB	Banque de données internationale TIR
LT	Lituanie
MASP-C	Multi-Annual Strategic Plan for electronic Customs (plan stratégique pluriannuel pour la douane électronique)
ME	Monténégro
MRN	Numéro de référence principal
NC	Nomenclature combinée
NCA	Application douanière nationale
N/ieCA	National/Information Exchange Converter Application (national/application de conversion des échanges d'informations)
NL	Pays-Bas
NSTI	Nouveau système de transit informatisé
NTA	Application de transit nationale
OEA	Opérateur économique agréé
OLAF	Office européen de lutte antifraude
OMD	Organisation mondiale des douanes
PL	Pologne
REX	Système des exportateurs enregistrés
RO	Roumanie
RS	Serbie
RU	Fédération de Russie
SPEED2	Single Portal for Entry or Exit of Data (portail unique pour les données à l'entrée ou à la sortie)
TARIC	Tarif intégré des Communautés européennes
TIB	Organe de mise en œuvre technique
TIR	Transport international routier
TIR-EPD	Prédéclaration électronique TIR (portail)

<i>Abréviation ou acronyme</i>	<i>Définition</i>
TR	Turquie
TSS	Transit System Specifications (spécifications des systèmes de transit)
T2L/T2LF	Codes principaux indiquant le statut douanier de marchandises de l'Union
UE	Union européenne

G. Définitions

Pour faciliter la compréhension du présent document, le tableau ci-dessous contient la liste des principaux termes utilisés.

Tableau 3
Définitions

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>
Administration douanière	L'administration douanière d'un pays participant au NSTI ou lié par les dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR.
Opérateur économique	Terme générique désignant les opérateurs économiques qui utilisent les procédures de transit.
Bureau de douane de départ (NSTI)	Le bureau de douane où est déposée la déclaration en douane assignant un régime de transit déterminé à des marchandises.
Bureau de douane de destination (NSTI)	Le bureau de douane où les marchandises assignées à un régime de transit déterminé doivent être présentées pour achever la procédure.
Bureau de douane de départ (TIR)	Tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
Bureau de douane de destination (TIR)	Tout bureau de douane d'une Partie contractante où s'achève, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR.
Bureau de douane d'entrée (TIR)	Tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur entre sur le territoire de cette Partie contractante dans le cadre d'un transport TIR.
Bureau de douane de sortie (TIR)	Tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur quitte le territoire de cette Partie contractante dans le cadre d'un transport TIR.
Agent des douanes	Un agent des forces de l'ordre chargé de faire appliquer les lois douanières au nom d'une administration nationale. Il supervise la circulation des marchandises dans les ports, les aéroports et les postes frontière terrestres ainsi qu'à l'intérieur du territoire de l'administration nationale.
Titulaire du régime de transit	La personne qui dépose la déclaration en douane ou au nom de laquelle ladite déclaration est déposée, ou la personne à qui les droits et les obligations relatifs à un régime douanier ont été transférés. Le titulaire du régime de transit est considéré comme le propriétaire de l'opération de transit.
Titulaire de carnet TIR	La personne à qui un carnet TIR a été délivré conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et au nom de laquelle une déclaration douanière a été faite sous forme d'un carnet TIR indiquant la volonté de placer des marchandises sous le régime TIR au bureau de douane de départ. Le titulaire est responsable de la présentation du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur, avec le chargement et le carnet TIR y relatifs, au bureau de douane de départ,

<i>Terme</i>	<i>Définition</i>
	au bureau de douane de passage et au bureau de douane de destination, les dispositions pertinentes de la Convention étant dûment respectées (Convention TIR, alinéa o) de l'article premier).
Système international eTIR	Le système informatique conçu pour permettre l'échange électronique de données entre les acteurs de la procédure eTIR (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Spécifications eTIR	Les spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques de la procédure eTIR telles qu'adoptées et amendées conformément aux dispositions de l'article 5 de l'annexe 11 de la Convention TIR (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Renseignements anticipés TIR	Les renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays de départ, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de placer des marchandises sous la procédure eTIR (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Renseignements anticipés rectifiés	Les renseignements communiqués aux autorités compétentes du pays dans lequel une rectification des données de la déclaration est demandée, conformément aux spécifications eTIR, qui indiquent l'intention du titulaire de rectifier les données de sa déclaration (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Données de la déclaration (eTIR)	Les renseignements anticipés TIR et les renseignements anticipés rectifiés qui ont été acceptés par les autorités compétentes (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Déclaration (eTIR)	L'acte par lequel le titulaire, ou son représentant, exprime, conformément aux spécifications eTIR, son intention de placer des marchandises sous la procédure eTIR. Dès lors que la déclaration a été acceptée par les autorités compétentes, sur la base des renseignements anticipés TIR ou des renseignements anticipés rectifiés, et que les données correspondantes ont été transférées dans le système international eTIR, elle constitue l'équivalent juridique d'un carnet TIR accepté (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Document d'accompagnement (eTIR)	Le document imprimé généré électroniquement par le système douanier, après l'acceptation de la déclaration, conformément aux directives énoncées dans les spécifications techniques eTIR. Le document d'accompagnement peut être utilisé pour signaler les incidents survenus en cours de route et il remplace le procès-verbal de constat conformément aux dispositions de l'article 25 de la présente Convention. Il est également utilisé dans le cadre de la procédure de secours (Convention TIR, annexe 11, art. 2).
Document d'accompagnement transit (NSTI)	Un document contenant les informations de la déclaration NSTI (après la mainlevée des marchandises), qui peut être imprimé à la demande du titulaire du régime de transit pour accompagner l'opération de transit.
Authentification (eTIR)	Un processus électronique qui permet de confirmer l'identification électronique d'une personne physique ou morale, ou l'origine et l'intégrité d'une donnée sous forme électronique (Convention TIR, annexe 11, art. 2).s

II. Énoncé du problème

À l'heure actuelle, les transports TIR qui entrent sur le territoire de l'UE sont suivis en parallèle dans le NSTI. Les données de la déclaration figurant dans le carnet TIR sont copiées dans le système de transit et une déclaration NSTI est déposée. Pour que cette pratique puisse se poursuivre après la mise en œuvre de la procédure eTIR dans l'UE, le NSTI et le système international eTIR devraient pouvoir échanger les informations nécessaires. Étant donné que les Parties contractantes à la Convention TIR peuvent connecter leurs systèmes au système international eTIR à différentes dates et qu'il n'y a aucune obligation pour les titulaires d'utiliser la procédure eTIR au lieu du régime TIR, même lorsque la procédure eTIR est disponible sur l'itinéraire prévu, la version actuelle du NSTI pour les carnets TIR

(en papier) et la nouvelle version du NSTI pour la procédure eTIR (échange de données avec le système eTIR) devront coexister.

La Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière (DG TAXUD) de la Commission européenne a élaboré en 2020 une analyse des avantages et des inconvénients pour le point 3.1 de la révision 2019 du plan stratégique pluriannuel pour la douane électronique (MASP-C) [R09], qui porte sur l'application dans l'UE du système eTIR de la CEE. Dans cette analyse, la solution proposée consistait à interconnecter le système international eTIR et le NSTI.

Il est ressorti de l'examen externe de l'analyse des avantages et des inconvénients que les États membres de l'UE estimaient avoir besoin de plus d'informations sur la possibilité d'interconnexion pour pouvoir prendre une décision bien étayée. La DG TAXUD a proposé de mettre en suspens l'approbation de cette analyse et de procéder à une étude plus approfondie des dynamiques de connexion entre les deux systèmes dans le cadre de la présente validation de principe. En fonction du résultat, elle poursuivrait l'analyse des avantages et des inconvénients et la mise en œuvre du système eTIR.

III. Description des environnements

A. Nouveau système de transit informatisé (NSTI)

Le NSTI est le système utilisé pour traiter les déclarations de transit et suivre la circulation des marchandises. Il sert à la fois pour le régime de transit de l'Union entre les États membres de l'UE et pour le régime de transit commun entre les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun. Il permet l'échange d'informations entre les autorités nationales au moyen du réseau commun de communications (CCN). Actuellement, la phase 4 du NSTI est déployée dans 27 pays au total, soit des États membres de l'UE soit des Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun. L'Allemagne a lancé l'application nationale de la phase 5 en mars 2021. D'ici à fin 2023, tous les utilisateurs du NSTI mettront le système à niveau pour passer à la phase 5 (NSTI-P5), dans laquelle plusieurs fonctionnalités ont été améliorées.

1. Architecture du NSTI

L'architecture du NSTI-P5 repose sur le principe de subsidiarité, comme tous les systèmes transeuropéens distribués existants. Il incombe à chaque administration nationale de concevoir, mettre en œuvre et exploiter correctement et en temps voulu l'application douanière nationale conformément aux spécifications communes des systèmes transeuropéens et aux accords de niveaux de services. Au niveau central :

- Des données sont collectées, traitées et enregistrées à l'aide de l'application CS/MIS à des fins de contrôle opérationnel et d'évaluation statistique ;
- Les données de référence communes sont tenues à jour au moyen de l'application CS/RD2 ;
- Les données sur les utilisateurs des systèmes douaniers sont tenues à jour au moyen de différents systèmes (p. ex. EOS, CDMS, REX) et mises à disposition à l'aide de l'application CRS ;
- Les données relatives aux droits de douane peuvent être consultées au moyen de divers systèmes centraux (NC, ECICS, TARIC, EBTI).

En outre, les États membres de l'UE et les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun disposent d'un environnement d'essai commun et de l'application CTA pour évaluer leurs applications et procéder à des essais de conformité. L'environnement d'essai commun du NSTI-P5 inclut une application de conversion des messages d'échange d'informations (ieCA).

Le NSTI-P5 sera mis en œuvre selon une approche de « démarrage progressif des opérations » au cours d'une période transitoire (2021-2023). L'approche de transition choisie permet aux administrations nationales d'adapter la mise au point de leurs systèmes en fonction de leurs ressources, des contraintes techniques et des contraintes des opérateurs économiques.

Pendant la période de transition, l'application de transit nationale (NTA) du NSTI-P5 assure l'échange des messages avec les administrations nationales qui utilisent encore l'ancienne phase du NSTI conformément aux spécifications de cette phase. Pour effectuer les conversions nécessaires, les administrations nationales peuvent :

- Utiliser l'application de conversion ieCA mise au point et exploitée au niveau central (CS/ieCA) ;
- Déployer l'application ieCA mise au point au niveau central pour l'exploiter au niveau national (N/ieCA) ;
- Mettre en œuvre et utiliser leur propre solution dans la mesure où celle-ci est conforme aux spécifications communes des systèmes de transit (TSS).

L'architecture des systèmes transeuropéens des douanes de l'Union permet de réduire les risques d'intégration (y compris les risques de sécurité) et les coûts en assurant la cohérence et l'intégrité de l'ensemble, puisque toutes les interfaces et les autres attentes relatives à chaque partie constituante de l'ensemble sont clairement spécifiées. Ces parties constituantes, qui sont les différents composants de l'architecture, sont déterminées au niveau significatif le plus élevé, la responsabilité étant strictement délimitée entre les parties concernées.

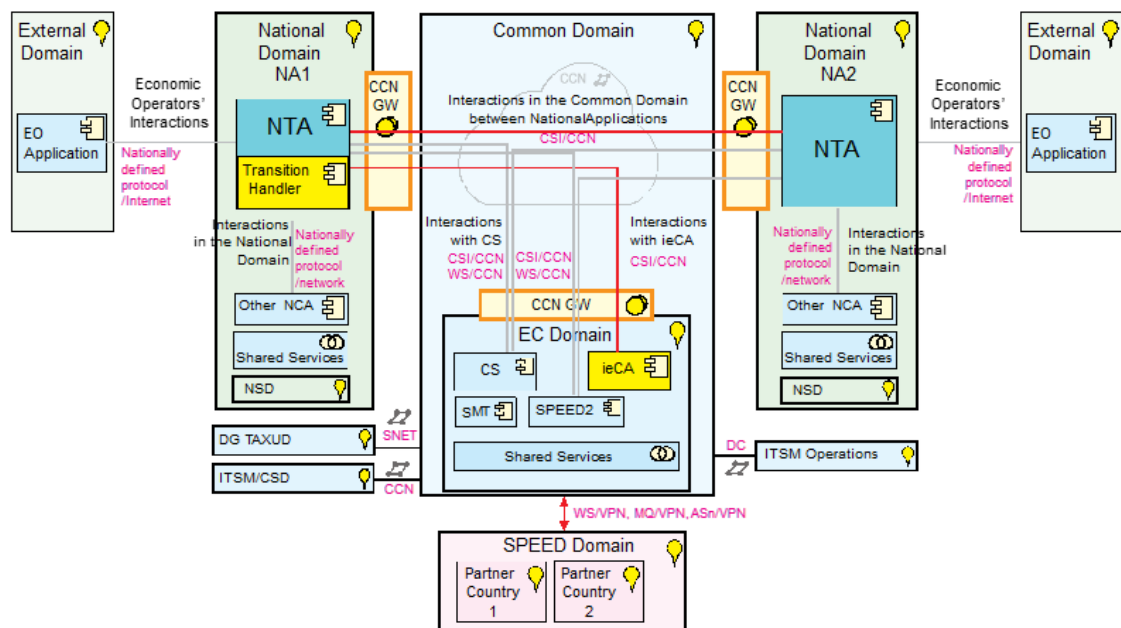
Les exigences de sécurité pour les systèmes transeuropéens et leur application sont définies en fonction de différents domaines de sécurité : le domaine commun, le domaine national, le domaine extérieur et le domaine des pays partenaires (appelé domaine SPEED2). Les responsabilités en matière de sécurité sont les suivantes :

- La sécurité du domaine commun relève de la responsabilité de la DG TAXUD ;
- Chaque administration nationale est responsable de la sécurité de son domaine national, de sa connexion avec les domaines commun et extérieur et des connexions nationales entre les systèmes transeuropéens reliés (p. ex. système automatisé d'exportation transeuropéen). Les administrations nationales doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des échanges d'informations entre les opérateurs économiques et les administrations nationales, quel que soit le moyen de communication.

On trouvera de plus amples détails sur l'architecture du NSTI-P5 dans le document « Architecture Overview for NCTS-P5 » [R08].

Le schéma ci-dessous représente la vue d'ensemble de l'architecture du NSTI-P5.

Figure 1
Vue d'ensemble de l'architecture du NSTI-P5²



2. Spécifications du NSTI

Les spécifications communes du NSTI sont définies par la DG TAXUD en collaboration avec les États membres de l'UE et les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun.

a) Spécifications fonctionnelles

Les spécifications fonctionnelles sont établies dans le document « EU Customs Functional Requirements BPM Report » [R04] et ses annexes (graphiques des modèles des processus opérationnels, glossaire, exigences opérationnelles et liste des modifications). Pour le moment, la DG TAXUD tient à jour les documents contenant les spécifications fonctionnelles du système de transit (diagrammes des processus opérationnels pour les activités de base dans la section I et pour la gestion des garanties dans la section II) [R07].

Les spécifications fonctionnelles sont publiées sur la plateforme CIRCABC de la Commission européenne. La présente validation de principe se fonde sur les spécifications fonctionnelles de la phase 5 du NSTI, disponibles dans ce dossier sur la [plateforme CIRCABC](#).

b) Spécifications techniques

Les spécifications techniques sont établies dans la documentation de conception relative aux applications de transit nationales (Design Document for National Transit Applications ou DDNTA) [R05] pour le NSTI, composée du document principal et de ses annexes. Le DDNTA a pour objet de définir sans ambiguïté les éléments à mettre au point et la manière dont les échanges d'informations doivent être effectués et transmis entre les applications de transit nationales. En plus du DDNTA, le document de conception relatif aux applications nationales (Design Document for National Applications ou DDNA) précise les exigences de conception que toute application douanière doit satisfaire. Le DDNA se compose de six volumes au total, dont deux consacrés au système de transit (NSTI-P4 et NSTI-P5) et un à tous les systèmes définissant les opérations et méthodes communes (DDCOM) [R06].

² Dans le domaine national NA1, le gestionnaire de transition (« transition handler ») ne sera plus nécessaire après la période de transition, une fois que tous les États membres seront passés à la phase 5 du NSTI.

Ces documents sont accessibles sur la plateforme CIRCABC, sous le groupe d'intérêt <e-Customs / IT aspects>.

3. Processus actuels dans le NSTI-P5

Aperçu du processus de base dans le NSTI :

Le mouvement est lancé. Le titulaire du régime de transit reçoit alors le document d'accompagnement du NSTI ou le MRN de la déclaration de transit sous forme électronique. Dans la procédure normale, conformément à l'article 41 de l'appendice I de la Convention relative à un régime de transit commun, dans le cas d'une Partie contractante à la Convention, le bureau de douane de départ doit remettre le document d'accompagnement transit en version papier au déclarant. Le véhicule transportant l'envoi se dirige vers le premier bureau de douane de transit (le cas échéant).

Normalement, lorsque l'envoi arrive à destination, les marchandises sont présentées au bureau de douane de destination qui traite la notification d'arrivée du mouvement (généralement envoyée par le destinataire). Une fois le traitement achevé à l'arrivée, le bureau de douane de départ pure le mouvement après avoir reçu les résultats du contrôle à destination.

Les principaux diagrammes de processus dans le NSTI sont les suivants :

- Départ ;
- Arrivée ;
- Incidents en cours de route ;
- Mouvement au bureau de douane de transit ;
- Formalités au bureau de douane de sortie en cas de transit ;
- Traitement des demandes d'information ;
- Traitement du recouvrement.

Pour plus de précisions sur les processus actuels dans le NSTI, voir l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/41.

B. Système international eTIR

Les organes TIR, à la CEE, ont commencé à travailler sur le projet eTIR en 2003. Un groupe d'experts a été constitué pour définir les aspects conceptuels et techniques de l'informatisation. La Commission européenne (TAXUD-A3) et de nombreux États membres de l'UE ont participé à l'élaboration du Modèle de référence eTIR afin que la philosophie et la plupart des éléments techniques soient le plus proches possible des systèmes européens (NSTI). On pourrait donc s'attendre à ce que les systèmes européens puissent fonctionner ou être raccordés avec le système eTIR à moindre effort. En outre, M. Greven (Pays-Bas), qui est aussi un expert du modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur lequel le modèle de données eTIR est fondé et parfaitement aligné, a énormément contribué à l'élaboration du Modèle de référence eTIR. La version 4.3 des spécifications eTIR est en train d'être achevée, et le fondement juridique (nouvelle annexe 11) est entré en vigueur en mai 2021.

1. Plan d'application eTIR

Tableau 4

Plan d'application eTIR

	<i>Date d'achèvement estimative</i>
1	
Élaboration de la version 4.3 des spécifications eTIR^a	
Introduction	20 janvier 2021

<i>Étape</i>	<i>Date d'achèvement estimative</i>
Concepts eTIR	20 janvier 2021
Spécifications fonctionnelles	25 mai 2021
Spécifications techniques	12 septembre 2021
2 Adoption de la version 4.3 des spécifications eTIR^b	
Introduction	14 octobre 2021
Concepts eTIR	14 octobre 2021
Spécifications fonctionnelles	14 octobre 2021
Spécifications techniques	14 octobre 2021
3 Disposition juridique	
Entrée en vigueur de l'annexe 11 de la Convention TIR	25 mai 2021
4 Principal projet informatique	
Phase de construction initiale	
Système international eTIR	1 ^{er} mai 2021
Intégration avec la chaîne de garantie	1 ^{er} mai 2021
Phase de transition	
Adaptation aux dernières modifications approuvées à la version 4.3 des spécifications	30 octobre 2021
Essais de conformité	1 ^{er} novembre 2021
Déploiement et mise en service	1 ^{er} novembre 2021
5 Projets d'interconnexion avec les administrations douanières^c	
<p>Il convient de noter que des projets d'interconnexion avec plusieurs pays ont déjà été lancés depuis 2020. Le secrétariat a déjà mis au point, en attendant les derniers essais et modifications, le système international eTIR à partir de la version 4.3 des spécifications eTIR, pleinement harmonisée avec les dispositions de l'annexe 11. Le calendrier ci-dessous est purement théorique, car les délais de mise en œuvre dépendent de nombreux facteurs, tels que l'état de préparation du système douanier national et les ressources disponibles.</p>	
Phase de lancement du projet	X
Phase de conception	X + 4 mois
Phase de mise en œuvre	X + 8 mois
Phase des essais de conformité	X + 10 mois
Déploiement, formation et mise en service	X + 14 mois

^a La date d'achèvement estimative pour l'élaboration des spécifications eTIR correspond à la date possible de la première présentation de la version 4.3 de ces documents au Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) pour examen.

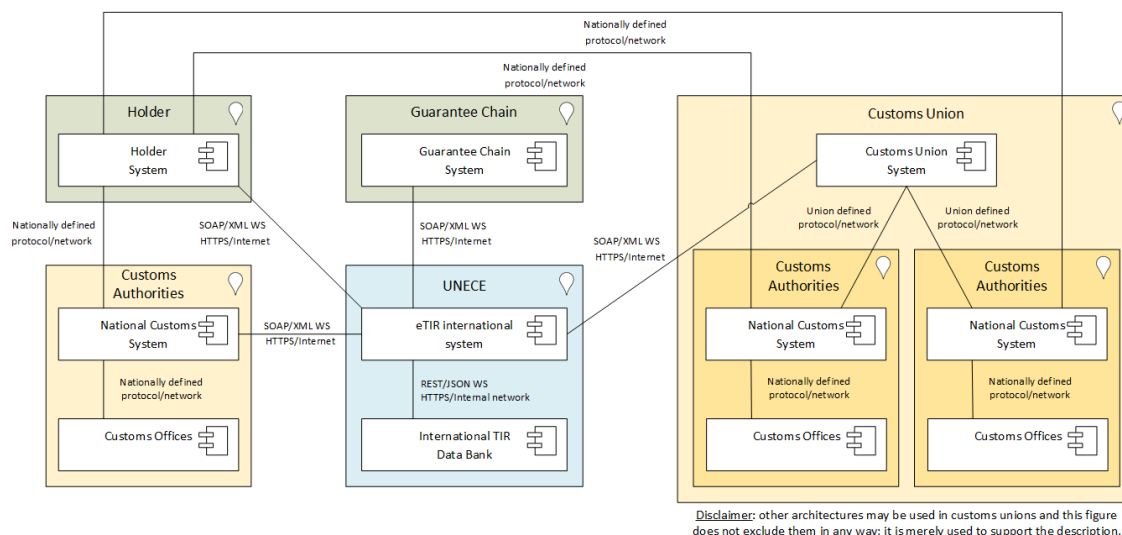
^b Le WP.30/GE.1 est un groupe d'experts qui a pour mandat d'élaborer la version 4.3 des spécifications eTIR et de la remettre à son organe de tutelle, le WP.30, à la fin de son mandat (le 15 septembre 2021). Le WP.30 devrait ensuite adopter la version 4.3 des spécifications eTIR en attendant la création de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB).

^c Chaque Partie contractante (ayant accepté d'être liée par les dispositions de l'annexe 11) devra choisir la date à laquelle elle débutera un projet d'interconnexion de son système douanier national avec le système international eTIR. Les Parties contractantes qui sont des États membres d'une union économique ou douanière peuvent avoir la possibilité de se connecter au système international eTIR par l'intermédiaire de systèmes informatiques mis en place par ladite union. La date d'achèvement estimative indiquée pour cette section, tirée des Lignes directrices relatives au projet, n'est qu'une échéance provisoire.

2. Architecture du système eTIR

Le système international eTIR vise à permettre l'échange sécurisé, entre les systèmes douaniers nationaux, de données relatives au transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs sous couvert du régime TIR et à permettre aux services douaniers d'assurer la gestion des données sur les garanties émises par les chaînes de garantie aux titulaires de carnets TIR habilités. Le système international eTIR fait également office de base de données centrale, où sont enregistrées toutes les données échangées entre les acteurs au moyen du système. À l'aide d'un mécanisme de demande, les acteurs (s'ils sont autorisés à y accéder) peuvent ainsi obtenir des informations sur les garanties, les opérations TIR et les titulaires concernant les transports TIR.

Figure II
Diagramme de l'architecture du système eTIR



La figure ci-dessus représente les interactions entre les principales parties prenantes au système TIR dans le contexte de la procédure eTIR. En premier lieu, la chaîne de garantie délivre une garantie électronique à un titulaire (en dehors du système eTIR) et l'enregistre dans le système international eTIR. Le titulaire envoie les renseignements anticipés TIR aux services douaniers ou les charge directement dans le système international eTIR, lequel transmet ensuite ces données aux services douaniers. Lorsque le véhicule est présenté au bureau de douane de départ, les services douaniers contrôlent que le chargement est conforme aux renseignements anticipés TIR transmis au préalable, puis ils envoient les données de la déclaration ainsi vérifiées dans le système international eTIR et signalent le lancement de l'opération TIR. Lorsque le véhicule assurant le transport sous couvert du régime TIR atteint le bureau de douane de sortie, les services douaniers signalent l'achèvement de l'opération TIR, puis éventuellement l'apurement de l'opération, dans le système international eTIR. La même procédure est suivie pour toutes les opérations TIR dans les pays de passage et les pays de destination. La chaîne de garantie et les autorités douanières qui participent au transport TIR reçoivent notification, par le système international eTIR, des faits relatifs à l'opération de transport, ce qui leur permet de suivre le transport et de demander des renseignements sur les garanties, qu'elles introduisent dans leur système d'information. Enfin, le système international eTIR effectue en continu les vérifications nécessaires des données communiquées par le titulaire et par les bureaux de douane par rapport à la Banque de données internationale TIR (ITDB).

3. Spécifications eTIR

Les spécifications eTIR se composent de quatre parties :

- Introduction [R10] : ce document présente des renseignements de fond sur le projet eTIR et dresse la liste des décisions prises par le Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR. Il décrit également la modélisation du domaine d'activité en détaillant les exigences opérationnelles et les cas d'utilisation du régime TIR qui ont été pris en compte dans le projet eTIR.
- Concepts eTIR [R11] : ce document fournit une description d'ensemble du projet eTIR, en précisant les acteurs et les rôles, les principes fondamentaux et les résultats attendus. Il décrit également les cas d'utilisation, les diagrammes de classes et les mécanismes de déclaration.
- Spécifications fonctionnelles eTIR [R12] : ce document traduit les concepts relatifs au système eTIR en des spécifications qui permettent aux développeurs d'applications et aux concepteurs de messages de parfaire le système eTIR. Il décrit les diagrammes de séquence des processus et les mécanismes de secours, ainsi que la structure et le format des messages pouvant être échangés entre les acteurs. Il contient également les listes de codes utilisées dans ces messages.
- Spécifications techniques eTIR [R15] : ce document décrit les principes directeurs, l'architecture, l'élaboration des exigences techniques et les processus de maintenance du système international eTIR. Il détaille les aspects liés à la sécurité du système eTIR et les procédures techniques de secours. Il décrit également les aspects suivants de la communication entre le système international eTIR et les parties prenantes eTIR : exigences techniques, accès aux services Web eTIR, aspects relatifs à la mise en œuvre et aux essais des messages eTIR et liste des détails techniques de tous les messages eTIR.

4. Processus eTIR

Les processus eTIR sont séparés en deux grandes catégories, selon qu'ils concernent la gestion par les autorités douanières des données relatives aux garanties ou les échanges de données entre autorités douanières. Les processus associés à l'utilisation de messages eTIR sont les suivants :

Gestion par les autorités douanières des données sur les garanties :

- Enregistrement d'une garantie ;
- Annulation d'une garantie ;
- Acceptation d'une garantie ;
- Demande d'informations sur le titulaire ;
- Demande d'informations sur la garantie.

Échange de données :

- Enregistrement des données de la déclaration ;
- Lancement de l'opération TIR ;
- Achèvement de l'opération TIR ;
- Apurement de l'opération TIR ;
- Notification de la chaîne de garantie ;
- Notification des pays suivants sur l'itinéraire ;
- Renseignements anticipés TIR ;
- Refus du lancement d'une opération TIR ;
- Accident ou incident.

Pour plus de précisions sur les processus eTIR, voir l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/41.

IV. Démarche adoptée

A. Principales hypothèses

Pour permettre une bonne communication entre le système eTIR et le NSTI, il est prévu d'avoir recours en permanence à un convertisseur, qui facilitera l'échange d'informations en convertissant les spécifications techniques entre les deux systèmes.

Cette approche simplifiera la tâche des États membres, qui n'auront pas besoin de mettre à jour leurs systèmes douaniers nationaux pour les connecter directement au système international eTIR puisque le NSTI fera l'intermédiaire. Cette approche harmonisée pourrait aussi s'avérer avantageuse pour les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun qui souhaiteraient se connecter au système international eTIR par l'intermédiaire du NSTI au lieu de s'y connecter directement.

La présente validation de principe a pour objet d'analyser l'automatisation complète de la procédure telle qu'elle est définie dans les spécifications eTIR, et toute autre solution devrait être envisagée ultérieurement, dans le cadre d'autres activités.

Dans le contexte des opérations de transport effectuées sous couvert du régime TIR dans l'UE, le territoire douanier de l'Union est considéré comme un territoire unique. Par conséquent, aux fins de cet exercice, on part de l'hypothèse d'une approche harmonisée, dans laquelle tous les États membres de l'UE appliqueront la procédure eTIR par l'intermédiaire du NSTI. Des Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun pourront également être intéressées par cette approche.

L'adoption d'une approche harmonisée permet une meilleure communication entre les administrations nationales, ainsi qu'entre les autorités douanières et les opérateurs économiques.

B. Organisation

Les participants ci-dessous ont activement contribué à l'élaboration de la validation de principe pendant toute la durée des activités :

- Unités de la DG TAXUD de la Commission européenne :
 - A1 – Politique douanière ;
 - B1 – Processus et données, relation client et planification ;
 - B3 – Systèmes douaniers ;
- CEE, membres du secrétariat TIR :
 - Référent des projets d'interconnexion eTIR ;
 - Coordonnateur du développement du système international eTIR ;
 - Responsable de projet ITDB ;
- CUSTDEV 3 (prestataires externes) ;
- États membres de l'UE :
 - Belgique ;
 - Danemark ;
 - Allemagne.

Les activités ont débuté à la mi-2020, avec quelques réunions de lancement avant la pause estivale, visant à définir l'approche à suivre. À partir de septembre 2020, des réunions ont été organisées à intervalles réguliers (toutes les semaines ou toutes les deux semaines) en fonction des disponibilités de tous les participants. Entre les réunions, l'équipe a travaillé sur les processus, l'analyse des données et la documentation.

C. Outils

Les outils suivants ont été utilisés pour l'étude :

- Microsoft Teams pour le travail collaboratif et les vidéoconférences régulières ;
- Microsoft Word pour la rédaction des documents ;
- Microsoft Excel pour les tableaux de comparaison des données ;
- Visio pour les diagrammes des processus opérationnels.

D. Processus

Afin d'évaluer la possibilité d'interconnecter le NSTI et le système eTIR, plusieurs processus opérationnels ont été créés. Ces processus définissent les points de connexion entre les systèmes, ce qui permet de comprendre comment les informations pertinentes sur un mouvement sont échangées. Des séances de réflexion ont d'abord eu lieu pour déterminer quels diagrammes de processus opérationnels seraient créés, après quoi l'élaboration des processus a commencé.

Plusieurs processus opérationnels principaux ont été créés, puis structurés en sous-processus (annexe I au présent document). Ils ont été choisis de façon à couvrir l'éventail le plus large possible de scénarios opérationnels.

Plusieurs sous-scénarios ont également été étudiés (voir l'annexe I dans le document ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/41), par exemple en cas de discordance constatée lors du contrôle douanier, de refus de la déclaration de transit ou d'incident en cours de route. Cet exercice a permis au groupe de se familiariser avec les deux procédures (NSTI et eTIR) et avec la combinaison des deux, de mieux définir comment relier les processus ensemble et de communiquer les informations nécessaires.

Chaque processus a été créé localement, puis examiné et validé au sein du groupe, en tenant compte des besoins des différents acteurs.

E. Analyse des données

Pour la présente étude, la cartographie entre les messages de déclaration des deux domaines (appelés « renseignements anticipés TIR » ou « renseignements anticipés rectifiés » dans la procédure eTIR) dépend du système qui est utilisé à l'origine pour soumettre la déclaration. Un transport TIR peut être lancé dans l'UE (dans le NSTI) ou à l'extérieur de l'UE (dans toute autre Partie contractante liée par les dispositions de l'annexe 11).

S'agissant de l'analyse des données, les données contenues dans les messages suivants du NSTI-P5 et du système eTIR ont été comparées :

- I15 – Notifier les services douaniers et IE015-DECLARATION DATA E_DEC_DAT, lorsque le mouvement a été lancé dans le système international eTIR ;
- I7 – Enregistrer les renseignements anticipés sur le chargement et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA, lorsque le mouvement a été lancé dans le NSTI ;
- I9 – Lancer l'opération TIR et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA, lorsque le mouvement a été lancé dans le NSTI.

Il importe de mentionner un avantage considérable : les spécifications du système eTIR sont fondées sur le modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et les spécifications du NSTI ont été élaborées en suivant le modèle de données douanières de l'Union européenne, qui est également fondé sur le modèle de données de l'OMD. L'utilisation des mêmes modèles de données simplifie l'harmonisation et la normalisation des systèmes.

On trouvera à la section V. B. un lien vers l'analyse complète de la cartographie des données pour ces paires de messages.

1. Hypothèses

Les hypothèses suivantes ont été posées pour effectuer l'analyse de la cartographie des données :

a) Un service de conversion, appelé « convertisseur eTIR », sera mis en place pour faciliter la conversion des messages eTIR au format NSTI et inversement, afin de permettre l'interface entre les deux systèmes. Une explication textuelle des fonctions proposées qui seront installées est présentée pour chaque groupe ou élément de données dans la colonne « Resolution options ».

b) Dans le message I15 du système eTIR, les niveaux suivants sont pris en charge :

- <CONSIGNMENT> avec la multiplicité du groupe de données définie à 0..non limité ;
- <CONSIGNMENT.CONSIGNMENT ITEM> avec la multiplicité du groupe de données définie à 0..non limité.

Dans le message IE015 du NSTI, les niveaux suivants sont pris en charge :

- <CONSIGNMENT> avec la multiplicité du groupe de données définie à 1x ;
- <CONSIGNMENT.HOUSE CONSIGNMENT> avec la multiplicité du groupe de données définie à 999x ;
- <CONSIGNMENT.HOUSE CONSIGNMENT.CONSIGNMENT ITEM> avec la multiplicité du groupe de données définie à 9999x.

Dans la cartographie de l'interface NSTI/eTIR, il a été convenu que :

- Le niveau <CONSIGNMENT> dans le système eTIR correspondrait au niveau <CONSIGNMENT.HOUSE CONSIGNMENT> dans le NSTI ;
- Le niveau <CONSIGNMENT.CONSIGNMENT ITEM> dans le système eTIR correspondrait au niveau <CONSIGNMENT.HOUSE CONSIGNMENT.CONSIGNMENT ITEM> dans le NSTI.

Remarque : Il a été convenu que les 999 répétitions prises en charge dans le NSTI seraient considérées comme suffisantes pour la conversion.

c) Les spécifications techniques figurant dans le document NCTS-P5_DDNTA_v05.13.01 ont été utilisées pour effectuer la cartographie. Selon ces spécifications, les mouvements TIR ne sont pas associés à des données relatives à la sûreté et à la sécurité ; par conséquent, dans l'analyse, l'élément de données TRANSIT OPERATION.Security est rempli avec la valeur « 0 ». Néanmoins, trois autres colonnes « security EQUAL to 'x' » ont été ajoutées dans le fichier Excel afin de mettre en évidence les problèmes de conversion repérés, au cas où il serait décidé d'inclure également les données relatives à la sûreté et à la sécurité dans les messages eTIR.

Remarque : Les informations relatives aux détails de la déclaration sommaire d'entrée qui seront ajoutées dans les messages du NSTI à cause de l'interface entre le système de contrôle à l'importation ICS2 et le NSTI ne sont pas présentées dans le fichier Excel. Les effets possibles de l'interface ICS2/NSTI sur les éléments de données dans le NSTI-P5 sont indiqués à titre informatif dans la feuille de calcul relative aux statistiques.

Si l'opérateur économique n'est pas en mesure de fournir en même temps les données eTIR et les données relatives à la sûreté et à la sécurité, le passage des frontières ne sera pas facilité, ce qui rendra le régime TIR moins avantageux.

d) Données démographiques sur les acteurs :

- Si les données démographiques ne peuvent pas être extraites de la base de données EOS, les services Web disponibles dans le système eTIR permettent de récupérer les informations sur le titulaire du carnet TIR dans la Banque de données internationale TIR (ITDB). Le convertisseur eTIR peut être utilisé pour demander, au moyen des services Web, les informations nécessaires pour remplir les données démographiques requises sur les acteurs.

Remarque : Conformément aux spécifications du NSTI-P5 (DDNTA-v05.13.01 - CSE-v51.00), les données démographiques sur les acteurs comprennent généralement les informations suivantes : nom, rue et numéro, code postal, ville, pays, coordonnées de la personne à contacter (adresse électronique, numéro de téléphone, etc.).

Il convient de noter que ces informations pourront être complétées par d'autres éléments de données (sous-division, ligne supplémentaire pour la rue, boîte postale, rue et numéro) en fonction du résultat de l'étude relative à l'interface entre le NSTI et le système ICS2.

V. Résultats de la validation de principe

A. Résultats de l'analyse des processus opérationnels

L'équipe du projet a défini les scénarios suivants pour les principaux processus opérationnels :

- 01-00 Opération de transit débutant en Iran, passant par la Turquie et entrant dans l'UE en Bulgarie, à destination de la Roumanie (IR-TR-BG-RO) ;
- 02-00 Opération de transit débutant en Allemagne et sortant de l'UE en Pologne, à destination du Bélarus (DE-PL-BY) ;
- 03-00 Opération de transit débutant en Suisse et passant par l'UE, à destination du Bélarus (CH-UE-BY)³ ;
- 04-00 Opération de transit débutant au Bélarus et passant par l'UE, à destination de la Suisse (BY-UE-CH) ;
- 05-00 Opération de transit débutant au Bélarus et passant par la Lituanie, à destination de la Russie (BY-LT-RU) ;
- 06-00 Opération de transit débutant en Grèce et passant par le Monténégro et la Serbie, à destination de la Hongrie (GR-ME-RS-HU).

Les processus opérationnels sont représentés dans les diagrammes des modèles de processus opérationnels (BPM). Les BPM indiquent quelles tâches sont réalisées par les divers acteurs dans l'ordre chronologique. Chaque processus se compose :

- Du diagramme du processus opérationnel principal ; et
- Des diagrammes des sous-processus interdépendants.

Pour chaque processus opérationnel principal, un numéro d'identification de processus est attribué (01-00), suivi du nom du scénario (p. ex. IR-TR-BG-RO) et de la mention générique « Main Process » (p. ex. 01-01 IR-TR-BG-RO Main Process).

Les sous-processus interdépendants associés portent un numéro attribué dans l'ordre suivi du nom du sous-processus en question (p. ex. 01-01 Process Accept guarantee).

³ La Suisse a été prise comme exemple même si elle n'est pas liée par les dispositions de l'annexe 11.

Ce type de représentation permet au lecteur de suivre les processus plus facilement, sans se perdre dans un diagramme unique trop compliqué.




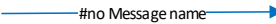
Les diagrammes indiquent également les échanges d'informations qui sont nécessaires à l'interaction des deux systèmes. Il convient de noter que tous les messages échangés ne sont pas représentés dans les BPM, mais uniquement ceux qui sont pertinents pour l'interconnexion des systèmes.


L'équipe a également défini les scénarios suivants pour les sous-processus indépendants :


- Rectification (eTIR) ;
- Discordances à destination (UE) ;
- Discordances à l'entrée dans l'UE ;
- Déroutement ;
- Incident dans l'UE (destination dans l'UE), incident dans l'UE (destination hors UE), incident dans un pays hors UE ;
- Demande d'information ;
- Refus.

Ces scénarios opérationnels ont été créés en complément de l'analyse des processus principaux, de façon à couvrir la plupart des cas susceptibles de se produire lors d'une procédure eTIR-NSTI.

Tous les processus sont structurés de la même manière, afin d'en faciliter la lecture.

Ils comportent tous un événement de début  et un événement de fin . Entre ces deux événements, les tâches et activités  sont effectuées par les différents acteurs (autorités douanières, opérateurs économiques) et reliées par les flèches du flux de séquence ou les flèches des messages .

Dans chaque diagramme, il est possible de cliquer sur les sous-processus  pour accéder directement aux diagrammes correspondants. Dans le coin supérieur droit de

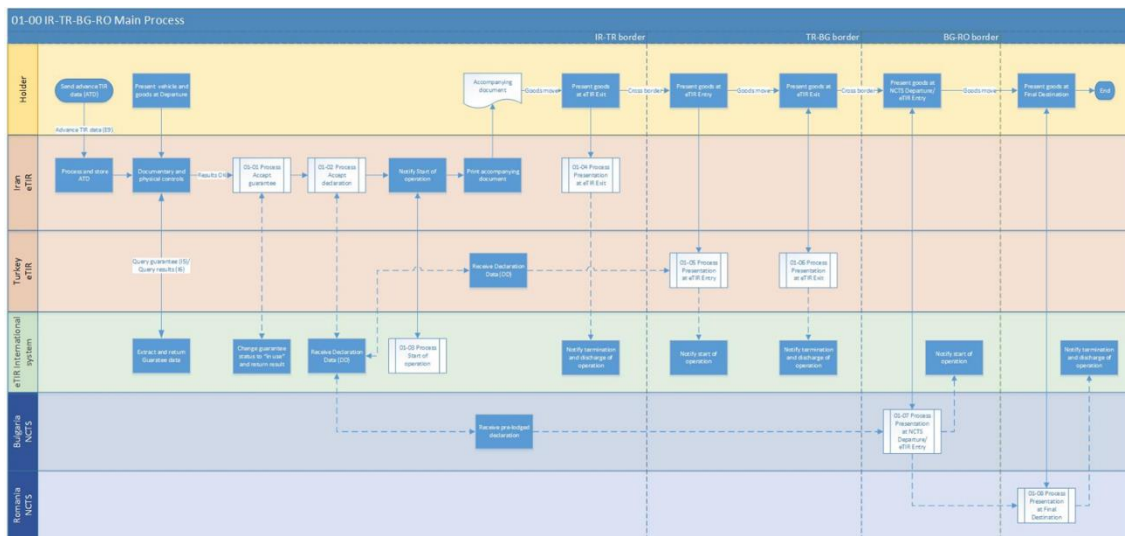
chaque sous-processus se trouve un bouton d'accueil  permettant de revenir au diagramme du processus principal.

Pour naviguer entre les diagrammes au format PDF, il est également possible d'ouvrir la fonction « Signets », qui se trouve généralement dans le panneau de gauche du lecteur PDF.

Dans les fichiers au format Visio 2016, la liste des différentes sections contenant les processus figure au bas du document.

L'un des processus principaux est représenté à titre d'exemple à la page suivante. Tous les diagrammes figurent dans l'annexe I au présent document, dans leur format original (Visio 2016) et au format PDF.

Figure III
Exemple de modèle de processus opérationnel (BPM)







1. Composants des processus

Les composants les plus utilisés dans les processus figurant dans le présent document sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Tableau 5
Composants des processus

Objet BPM	Nom de l'objet BPM	Description
	Groupe	Participant à un processus, qui sert de « conteneur graphique » permettant de séparer un ensemble d'activités de celles effectuées par les autres groupes.
	Voies	Sous-partitions d'un groupe, pouvant être représentées horizontalement ou verticalement, qui servent à organiser les activités.
	Événement de début	Événement indiquant le début des activités du processus.
	Événement de fin	Événement indiquant la fin des activités du processus.
	Sous-processus	Sous-processus représenté de façon plus détaillée dans un autre diagramme plus précis.
	Tâche	Activité atomique du processus, c'est-à-dire une tâche qui ne peut pas être décomposée de façon plus détaillée.
	Passerelle	Nœud de décision ou passerelle servant à contrôler le flux du processus, c'est-à-dire à décider si le processus doit suivre une direction ou une autre.

Objet BPM	Nom de l'objet BPM	Description
	Bouton d'accueil	Bouton permettant de revenir à l'écran de démarrage (processus principal).
	Flux de séquence	Flèche indiquant l'ordre dans lequel les activités sont effectuées.
	Message	Flèche représentant les messages d'information échangés entre les acteurs.
	Flux de séquence	Flèche indiquant l'ordre dans lequel les activités précédentes ou suivantes sont effectuées, qui est aussi utilisée dans les processus principaux pour montrer l'ordre des activités les plus pertinentes effectuées dans le cadre des sous-processus.

B. Résultats de l'analyse des éléments de données et des échanges d'informations

L'analyse a permis de classer les éléments et groupes de données dans les catégories suivantes (informations présentées dans le fichier « eTIR and NCTS Data mapping analysis report- v.1.00 » intégré ci-dessous) :

- Conversion faisable : éléments et groupes de données qui sont pris en charge dans le NSTI et dans le système eTIR et qui sont directement cartographiés entre les deux domaines (il n'est pas nécessaire d'appliquer une fonction ni de retraiter les données du NSTI ou du système eTIR pour cartographier les données) ;
- Conversion faisable avec actions : éléments et groupes de données qui sont pris en charge dans le NSTI et dans le système eTIR, mais qui ne sont pas directement cartographiés car des divergences ont été constatées concernant certains critères (caractère facultatif, format, etc.). Les éléments de données peuvent être cartographiés après un retraitement au moyen du convertisseur NSTI-eTIR ;
- Non pris en charge dans le système eTIR ou le NSTI : éléments et groupes de données qui n'existent pas dans l'un des systèmes et qui sont facultatifs dans l'autre (p. ex. le groupe de données AUTHORISATION dans le NSTI est facultatif et n'existe pas dans le système eTIR) ;
- Problèmes bloquants : problèmes qui ne peuvent pas être résolus à moins d'adopter une approche opérationnelle différente, ce qui nécessiterait des mises à jour des spécifications du NSTI ou du système eTIR.

On trouvera des précisions sur chacune des catégories susmentionnées dans les feuilles de calcul « Statistics I15-IE015 » et « Statistics IE029-I7,I9 » du fichier « eTIR and NCTS Data mapping analysis report- v.1.00 »⁴. Pour faciliter l'examen, une représentation visuelle chiffrée des catégories de conversion est reproduite ci-après :

1. I15 – Notifier les services douaniers et IE015-DECLARATION DATA E_DEC_DAT

Les deux seuls problèmes bloquants pour lesquels aucune solution n'est proposée pour le moment et qui nécessitent la contribution de l'Organe de mise en œuvre technique (TIB) et de la DG TAXUD portent sur ce qui suit :

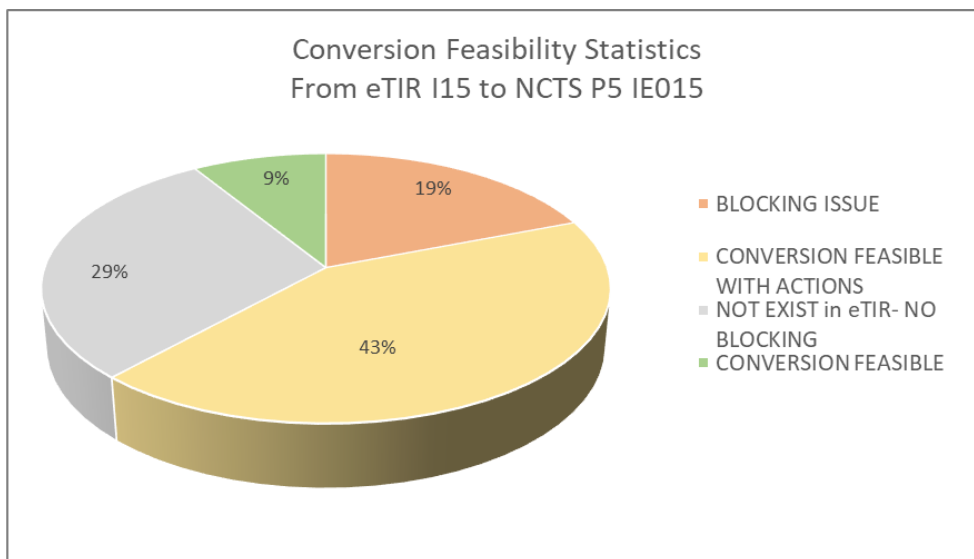
⁴ [https://unece.org/sites/default/files/2021-07/eTIR and NCTS Data mapping analysis report v.1.00.xlsx](https://unece.org/sites/default/files/2021-07/eTIR%20and%20NCTS%20Data%20mapping%20analysis%20report%20v.1.00.xlsx).

- **BUREAU DE DOUANE DE DÉPART** : si un transport eTIR est lancé à un bureau de douane en dehors de l'UE, alors le bureau de départ du NSTI-P5 (situé dans l'UE) n'est pas disponible dans le message I15. La seule information disponible est le pays où se situe le bureau de départ dans l'UE, qui peut être extrait à partir de l'itinéraire.
- **BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION** : si la destination finale d'un transport eTIR est un bureau de destination à l'extérieur de l'UE, alors le bureau de destination du NSTI-P5 n'est pas disponible dans le message I15. Seul l'itinéraire est disponible, et donc le pays par lequel le transport sort des frontières de l'UE.

Pour le reste des problèmes bloquants signalés dans la feuille « Statistics I15-IE015 », la solution de conversion suggérée, nécessitant de mettre à jour les spécifications techniques, peut être appliquée, si elle est confirmée au niveau opérationnel.

Figure IV

Statistiques de cartographie des données du message I15 dans le système eTIR au message IE015 dans le NSTI-P5



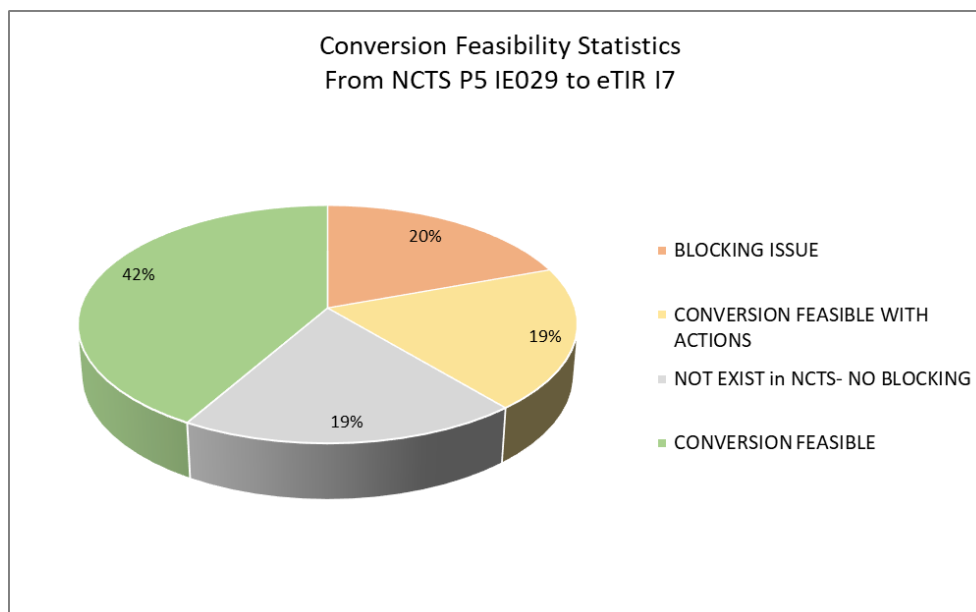
2. I7 – Enregistrer les renseignements anticipés sur le chargement et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA

Le seul problème bloquant pour lequel aucune solution n'est proposée pour le moment et qui nécessite la contribution du TIB et de la DG TAXUD porte sur ce qui suit :

- **BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION** : dans le NSTI, le groupe de données présenté dans le message IE029 renvoie à un BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION qui est toujours situé dans l'UE. L'information ne peut pas être cartographiée avec un BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION de transport eTIR, car celui-ci pourrait se situer en dehors de l'UE.

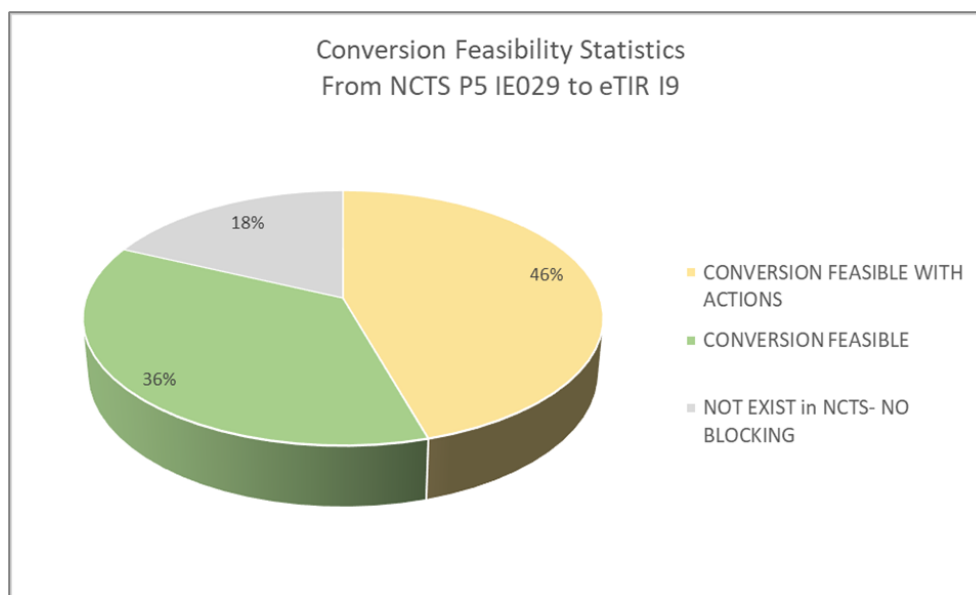
Pour le reste des problèmes bloquants indiqués dans la feuille « Statistics IE029-I7,I9 », la solution de conversion suggérée, nécessitant de mettre à jour les spécifications techniques, peut être appliquée, si elle est confirmée au niveau opérationnel.

Figure V
**Statistiques de cartographie des données du message IE029 dans le NSTI-P5
 au message I7 dans le système eTIR**



3. I9 – Lancer l'opération TIR et IE029 -RELEASE FOR TRANSIT E_REL_TRA

Figure VI
**Statistiques de cartographie des données du message IE029 dans le NSTI-P5
 au message I9 dans le système eTIR**



L'analyse effectuée dans cette étude a abouti à la conclusion qu'une fois résolus les problèmes bloquants susmentionnés, les divergences restantes indiquées dans le fichier « eTIR and NCTS Data mapping analysis report- v.1.00 » pourraient être corrigées et que la conversion entre les messages des deux domaines était faisable.

L'analyse complète de la cartographie des données est accessible à l'adresse suivante : [https://unece.org/sites/default/files/2021-07/eTIR et NCTS Data mapping analysis report v.1.00.xlsx](https://unece.org/sites/default/files/2021-07/eTIR%20and%20NCTS%20Data%20mapping%20analysis%20report%20v.1.00.xlsx).

C. Évaluation et conclusion

À la suite de l'entrée en vigueur de l'annexe 11 à la Convention TIR de 1975 et conformément à l'objectif général de dématérialisation des échanges entre les autorités douanières et les opérateurs économiques (article 6 du Code des douanes de l'Union [R01]), les Parties contractantes membres de l'UE devront s'occuper du traitement de la procédure eTIR et faire en sorte que leurs systèmes informatiques douaniers puissent communiquer avec le système international eTIR.

Dans la présente validation de principe, il a été étudié s'il était possible de mettre au point une connexion unique entre le NSTI et le système international eTIR afin de faciliter le traitement de la procédure eTIR pour les États membres de l'UE et, éventuellement, pour les Parties contractantes à la Convention relative à un régime de transit commun qui sont liées par les dispositions de l'annexe 11.

Le NSTI sert déjà à traiter les opérations TIR par voie électronique dans l'UE et est utilisé dans la pratique par tous les acteurs concernés, à savoir les titulaires de carnets TIR, qu'ils soient ressortissants ou non de l'UE, les associations nationales dans l'UE, l'IRU, et toutes les administrations douanières européennes participant à des opérations TIR dans l'UE.

La proposition actuelle consiste à élargir l'utilisation du NSTI aux procédures TIR et eTIR, afin non seulement de poursuivre la dématérialisation de l'échange du volet n° 2 des carnets TIR en papier, mais aussi de gérer tous les processus électroniques requis par la procédure eTIR.

Étant donné que les carnets TIR en papier continueront d'être utilisés pour les transports TIR impliquant des Parties contractantes non liées par les dispositions de l'annexe 11 ou n'ayant pas encore interconnecté leur système douanier avec le système international eTIR, ainsi que dans les cas où le titulaire préférerait suivre la procédure TIR en version papier, le NSTI sera utilisé pour les deux procédures (papier et numérique).

L'interconnexion du NSTI avec le système international eTIR sera un défi sur le plan technique, du fait de la nécessité de convertir les messages eTIR en messages NSTI et inversement, et exigera également d'adapter les spécifications du NSTI et, éventuellement, la prochaine version des spécifications eTIR.

Néanmoins, cette solution présente plusieurs avantages :

- Toutes les parties prenantes pourront utiliser le même système informatique qu'à l'heure actuelle, ce qui facilitera l'authentification des titulaires, les scénarios opérationnels et l'échange de messages entre les opérateurs et les services douaniers ;
- Les messages NSTI, en grande partie, peuvent être convertis de façon à pouvoir être utilisés par le système international eTIR et, à l'inverse, les spécifications eTIR peuvent être ajustées pour faciliter le dialogue avec le NSTI ;
- Le coût sera moindre pour les Parties contractantes membres de l'UE puisque cette solution s'appuie sur un système bien connu, le NSTI, dont les spécifications sont élaborées au niveau central par la Commission, ce qui évitera à chaque État membre de l'UE de devoir mettre au point un nouveau système ad hoc ;
- L'utilisation du NSTI permettra aux opérateurs économiques de continuer à se servir des interfaces qu'ils utilisent actuellement pour le régime TIR (comme la plateforme de prédéclaration TIR-EPD ou toute autre solution d'échange de données informatisée) et, ainsi, d'envoyer les données TIR en même temps que les données relatives à la sûreté et à la sécurité, ce qui facilitera le franchissement des frontières ;
- L'utilisation du NSTI permettra de mettre en œuvre plus rapidement la procédure eTIR dans les États membres de l'UE, par rapport à la mise au point d'une nouvelle application créée de toutes pièces.

La validation de principe montre de manière générale que, même s'il existe des divergences entre les spécifications du NSTI et celles du système eTIR, ces différences peuvent être comblées si les deux parties s'y attellent.

VI. Étapes suivantes

L'équipe propose de procéder comme suit :

- Diffuser la validation de principe auprès des États membres de l'UE ;
 - Organiser un ou plusieurs ateliers à l'intention des États membres de l'UE pour leur présenter les conclusions de la validation de principe ;
 - Soumettre la validation de principe en tant que document officiel à la troisième session du WP.30/GE.1 ou à une session du TIB ;
 - Présenter la validation de principe à la troisième session du WP.30/GE.1 ;
 - Élaborer un plan d'exécution et poursuivre les travaux en procédant à une analyse technique ;
 - Établir les modifications d'ordre juridique à apporter à la législation européenne en fonction des modalités de connexion au système international eTIR choisies ;
 - Élaborer d'autres propositions pour les spécifications techniques eTIR ;
 - Mettre au point un prototype avec la participation des États membres ;
 - Mettre en œuvre la procédure eTIR dans le NSTI conformément au cycle de gouvernance des projets européens.
-