


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers
 intéressant les transports**
136^e session

Genève, 4-7 février 2014

Point 8 b) i) de l'ordre du jour provisoire

**Convention douanière relative au transport international
 de marchandises sous le couvert de carnets TIR**

(Convention TIR de 1975): Révision de

la Convention – Préparation de la phase III

du processus de révision TIR

**Rapport du Groupe spécial informel d'experts
 des aspects théoriques et techniques
 de l'informatisation du régime TIR
 sur sa vingt-troisième session***

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	3
III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour).....	5–7	3
IV. Modèle de référence du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour).....	8–13	4
A. Contributions du réseau de points de contact eTIR	8–9	4
B. Mécanismes internationaux de déclaration.....	10	4
C. Version 4.0 du modèle de référence eTIR.....	11–13	5

* Le présent document a été soumis avec retard en raison du calendrier de la session.

GE.13-26314 (F) 270114 270114



* 1 3 2 6 3 1 4 *

Merci de recycler



V.	Prochaines étapes (point 4 de l'ordre du jour)	14–16	6
VI.	Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour).....	17–24	6
A.	Activités de l'Organisation mondiale des douanes.....	17–21	6
B.	Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts.....	22–23	7
C.	Date et lieux de la prochaine session.....	24	8

I. Participation

1. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après «le Groupe d'experts») a tenu sa vingt-troisième session les 20 et 21 novembre 2013 à Bruxelles, à l'aimable invitation de la Commission européenne.

2. Ont assisté à la session des experts des pays suivants: Belgique, Finlande, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie et Turquie. Des experts de la Commission européenne (CE), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU) étaient également présents.

3. Au nom de la Commission européenne, le Chef du secteur Statut douanier et transit, M. Michael Rathje, a fait une déclaration liminaire. Il a fait part du soutien général de la Commission européenne aux activités menées dans le cadre du GE.1 et confirmé que, à l'avenir, la Commission continuerait d'apporter un appui technique au projet eTIR. Compte tenu du fait que le GE.1 était en train d'achever les tâches qui lui ont été confiées conformément à son mandat, il a appelé toutes les parties prenantes, dans le cadre des réunions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2), à faire des progrès sensibles dans les discussions concernant les aspects politiques, financiers et juridiques de l'informatisation de la procédure TIR. Enfin, il a encouragé les participants à informer un public aussi large que possible, tant au niveau national qu'au niveau international, des réalisations du GE.1 et des principes du projet eTIR. En particulier, il a invité le secrétariat TIR à présenter le projet eTIR au Groupe de l'initiative Douane électronique (ECG) de l'Union européenne à l'une de ses futures réunions.

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

Document: Document informel GE.1 n° 1 (2013).

4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document informel GE.1 n° 6 (2013) et est convenu d'examiner le document informel GE.1 n° 10 (2013) au titre du point 3 c) de l'ordre du jour.

III. Progrès des technologies de l'information et de la communication dans le cadre du régime TIR (point 2 de l'ordre du jour)

5. Le représentant de l'IRU a rendu compte des efforts que continue de mener son organisation pour informatiser les aspects privés du régime TIR. Il a notamment fait part des derniers progrès concernant les applications CUTE-Wise, TIRCUTEweb et AskTIRweb, SafeTIR en temps réel (RTS) et le Système de déclaration préalable électronique TIR (TIR-EPD). À l'heure actuelle, 27 pays acceptent les prédéclarations faites avec TIR-EPD et 18 pays transmettent les données sur la fin de l'opération TIR avec RTS. Le Groupe d'experts a aussi pris connaissance avec intérêt du projet initié par l'IRU concernant la délivrance de garanties électroniques.

6. Le Groupe d'experts a accueilli favorablement un exposé de la CE sur le système de gestion des données de référence NCTS (New Computerised Transit System). Il a noté que le système permettait de recevoir automatiquement des mises à jour concernant n'importe quelle donnée de référence au moyen d'un système d'abonnement et souligné que ce type de service permettrait de tenir à jour les données de référence eTIR, en particulier la base de données des bureaux de douane TIR, dont le développement serait examiné par l'AC.2 à sa session de février 2014.

7. Le Groupe d'experts a confirmé l'importance de ses réunions aux fins de l'échange, entre experts, d'informations et de bonnes pratiques sur les nouveautés mises en place et les expériences vécues concernant l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le cadre du régime TIR, et a encouragé les participants et les parties intéressées à l'informer des faits nouveaux lors de ses prochaines sessions.

IV. Modèle de référence du régime TIR (point 3 de l'ordre du jour)

A. Contributions du réseau de points de contact eTIR

Documents: Document informel GE.1 n° 7 (2013) et document informel GE.1 n° 8 (2013).

8. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 7 (2013) et a observé en particulier que 31 pays avaient nommé au moins un point de contact eTIR¹.

9. Le Groupe d'experts a également pris connaissance avec satisfaction du document informel GE.1 n° 8 (2013), contenant une proposition du secrétariat visant à mieux définir les rôles et les responsabilités des points de contact eTIR. Tout en souscrivant à la proposition, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'envoyer le document aux points de contact eTIR pour commentaires avant de le soumettre au WP.30 pour examen.

B. Mécanismes internationaux de déclaration

Document: Document informel GE.1 n° 9 (2013).

10. Le Groupe d'experts a pris note du document informel GE.1 n° 9 (2013), contenant une comparaison révisée entre les données figurant dans le message E9 et les prescriptions nationales concernant les données dans le cadre des opérations TIR. Après avoir comparé le travail de concordance effectué par l'Autriche, la Belgique, la Hongrie et la Pologne, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de demander des éclaircissements supplémentaires à ces pays concernant un certain nombre de divergences et a insisté sur le fait qu'il pourrait être nécessaire, à un stade ultérieur, d'organiser des ateliers en vue d'assurer une vérification uniforme de la concordance dans tous les pays qui mettent en œuvre le système eTIR. Le Groupe d'experts a aussi noté que les points de contact eTIR avaient intentionnellement exclu de leurs réponses les données requises à des fins de sûreté et de sécurité. Il a rappelé que tous les éléments de données identifiés dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD comme étant requis pour la sûreté et la sécurité dans le contexte du transit avaient déjà été inclus dans les messages eTIR. Le Groupe d'experts a néanmoins pris note du fait que, en mettant en œuvre TIR-EPD, l'IRU avait dû adapter son système afin de permettre aux titulaires de carnets TIR de fournir de nombreuses données qui n'étaient pas prévues dans le Cadre SAFE. Le Groupe d'experts s'est demandé s'il était

¹ La liste des points de contact eTIR est disponible à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/bcf/eTIR/focals.html.

encore envisageable d'harmoniser totalement les exigences en matière de données pour le régime TIR, y compris celles relatives à la sûreté et à la sécurité, sachant qu'un nombre important de pays disposait déjà d'un système informatique pleinement opérationnel qui traitait les données de sûreté et de sécurité définies à l'échelon national. Le Groupe d'experts a décidé de demander au WP.30 s'il devrait poursuivre ses efforts visant à uniformiser les prescriptions concernant les données eTIR ou s'il fallait se résigner à ce que les sociétés de transport soient tenues d'envoyer des données relatives à la sûreté et à la sécurité directement à toutes les administrations douanières (concernées par un transport TIR), malgré les complications déjà signalées par le Groupe d'experts concernant l'envoi de renseignements par voie électronique dans les pays étrangers.

C. Version 4.0 du modèle de référence eTIR

Documents: Document informel GE.1 n° 4 (2013) et document informel GE.1 n° 10 (2013).

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

12. Le Groupe d'experts s'est également penché de nouveau sur la question de savoir s'il était nécessaire de conserver les descriptions de messages EDIFACT/ONU pour un nouveau système tel que eTIR, en particulier si cela risque de compliquer davantage le processus envisagé pour veiller à l'intégrité des données envoyées, à savoir l'utilisation de codes hachés. Étant donné que certains pays utiliseront des systèmes hérités du passé qui utilisent l'EDIFACT/ONU pour permettre la soumission de données eTIR (par exemple, la Belgique), le Groupe d'experts a décidé de conserver l'EDIFACT/ONU comme moyen possible de communication des données TIR aux administrations douanières. En conséquence de quoi, et tout en tenant compte de l'issue des discussions tenues au titre du point 3 b) de l'ordre du jour, le Groupe d'experts a décidé qu'il devrait se pencher sur la question de savoir si la transmission des données TIR directement de l'opérateur de transports aux administrations douanières permettrait d'assurer l'intégrité des données en lieu et place du mécanisme de codes hachés. Le Groupe d'experts a reconnu que, à l'heure actuelle, cette pratique était courante dans tous les pays qui exigeaient la soumission préalable d'informations sur les marchandises par voie électronique, à l'aide soit des mécanismes de déclaration disponibles à l'échelon national soit du système TIR-EPD de l'IRU. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat de soumettre un document informel sur la question à la session de février 2014 du WP.30 et de demander au WP.30 si le projet eTIR devrait abandonner l'objectif de demander la soumission d'informations par voie électronique uniquement dans les pays où se situent les bureaux de douane de départ. Il a aussi demandé au secrétariat d'analyser les incidences d'une telle modification sur l'ensemble du modèle de référence eTIR, y compris les scénarios de remplacement.

13. Le Groupe d'experts a aussi examiné le document informel GE.1 n° 10 (2013) contenant une proposition du secrétariat visant à inclure dans le modèle de référence eTIR des tableaux de correspondance entre les descriptions des messages fonctionnels et les balises utilisées dans les schémas XML. Le Groupe d'experts a constaté l'utilité de ces

tableaux et demandé au secrétariat de les ajouter au chapitre 4.2.3.1. Le Groupe d'experts a également fait observer que les descriptions des messages EDIFACT/ONU (chap. 4.2.3.2) devraient être modifiées et harmonisées avec la version 3.3 du modèle de données de l'OMD. Il a demandé au secrétariat de publier une version 4.1a du modèle de référence eTIR incluant les modifications précitées, pour examen par le WP.30, si possible à sa session de juin 2014.

V. Prochaines étapes (point 4 de l'ordre du jour)

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

15. La version 4.1a du modèle de référence eTIR serait la base sur laquelle le WP.30 pourrait juger de la pertinence des questions soulevées aux paragraphes 10 et 12 ci-dessus. Si le WP.30 approuvait ces changements conceptuels, le modèle de référence devrait subir une nouvelle série de révisions, à commencer par les besoins fonctionnels de haut niveau et, le cas échéant, l'actualisation de l'architecture du système.

16. En conclusion, le Groupe d'experts était d'avis que le moment était venu de résumer les résultats de ses travaux (à savoir le modèle de référence eTIR). À cette fin, le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un document exposant ses activités et les résultats obtenus, pour examen et éventuelle adoption à sa prochaine session. Le document demandé devrait aussi contenir des recommandations à l'intention du WP.30 concernant la poursuite de l'informatisation du régime TIR, en particulier les phases de construction et de transition.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

A. Activités de l'Organisation mondiale des douanes

17. Le Groupe d'experts a remercié la délégation de l'OMD d'avoir assisté à la réunion et présenté ses activités les plus récentes intéressant le Groupe d'experts.

18. Il a noté que les carnets ATA (Admission Temporaire – Temporary Admission) et les procédures y relatives étaient fondés sur deux conventions internationales, à savoir la Convention d'Istanbul et la Convention ATA. Les comités de gestion de ces deux conventions tenaient des réunions annuelles. À la dernière d'entre elles, le Comité de gestion de la Convention d'Istanbul a décidé d'ajouter un nouvel article² permettant l'utilisation de carnets ATA en version électronique ou papier. Les Parties contractantes ont jusqu'en mai 2014 pour examiner la proposition d'amendement. Si aucune objection n'est soulevée, l'amendement entrera en vigueur en novembre 2014. Néanmoins, cet amendement pourrait ne pas entraîner l'informatisation complète du régime ATA puisque l'amendement ne s'appliquera pas à la Convention ATA et que certaines Parties contractantes à celle-ci se sont prononcées contre à la proposition.

² «Article 21a: Toutes les formalités nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention peuvent être accomplies en utilisant des techniques de traitement électronique des données approuvées par les Parties contractantes.»

19. Le Groupe d'experts a également noté que la version révisée de la Convention de Kyoto établit des normes et des recommandations détaillées concernant le transit douanier, notamment les formalités nécessaires, les scellements douaniers et la responsabilité des différents acteurs. Les membres de l'OMD avaient exprimé la volonté de développer les échanges des pratiques et d'expériences dans le domaine du transit, y compris dans le cadre d'accords régionaux ou bilatéraux et d'autres arrangements intéressant les procédures de transit internationales. À cette fin, l'OMD avait organisé des réunions et des ateliers mais, plus récemment, le Comité technique permanent avait décidé d'aller plus loin et d'élaborer un Manuel du transit.

20. Il a été rappelé que le projet GNC (Globally Networked Customs) faisait référence aux dispositions prises volontairement par deux membres ou plus en vue de fluidifier les échanges d'informations entre administrations douanières en s'appuyant sur une méthode uniformisée fondée sur les instruments existants de l'OMD. Le Groupe d'experts a noté que l'UE et les États-Unis d'Amérique étaient convenus, dans le cadre de leur accord de reconnaissance mutuelle des opérateurs économiques agréés (OEA), de suivre les principes du projet GNC pour l'échange d'informations sur les OEA. Le Comité de gestion ATA avait aussi décidé que le projet eATA devrait être basé sur le projet GNC. Le Groupe d'experts a constaté que, comme dans le projet eTIR, l'échange de données entre pairs n'était pas la solution privilégiée. L'utilisation d'un «centre de liaison» devrait permettre de mettre en relation les différents acteurs de manière plus efficace.

21. Enfin, le Groupe d'experts a noté que le Groupe de travail de l'eATA tiendrait sa deuxième réunion le 13 décembre 2013 et qu'il prévoyait d'y examiner les principales caractéristiques du projet eATA, notamment le modèle d'échange d'informations, le rôle des associations émettrices et celui de la Chambre de commerce internationale.

B. Autres activités présentant un intérêt pour le Groupe d'experts

22. Le Groupe d'experts a pris note des progrès accomplis dans le cadre du projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières et la coopération et l'intégration régionales, financé à l'aide du Compte de l'ONU pour le développement. Dans la région de la CEE, un consultant avait été embauché et était en train de réaliser une analyse des insuffisances afin de recenser les obstacles techniques et juridiques à l'échange électronique de données de transit entre services douaniers (C2C) en Géorgie. Le Groupe d'experts a aussi noté que les autres commissions régionales en étaient à différents stades de réalisation de l'analyse des insuffisances dans leur région mais que, une fois ces analyses achevées, la première réunion du groupe d'experts interrégional serait organisée. Le groupe déterminerait, pour chaque pays pilote et sur la base des analyses des insuffisances, si les ressources disponibles dans le cadre du projet devraient servir à aider les pays concrètement à échanger des données de transit par voie électronique (sur le plan technique ou juridique) ou si elles devraient servir à élaborer un plan d'action visant à combler les lacunes identifiées.

23. Le Groupe d'experts a également noté que les administrations douanières italienne et turque s'étaient rencontrées le 22 novembre 2013 afin de poursuivre leurs travaux concernant le projet pilote eTIR. Le Groupe d'experts a confirmé son soutien au projet et exprimé le souhait de recevoir régulièrement des informations sur le projet à ses sessions futures.

C. Date et lieux de la prochaine session

24. Faute d'avoir pu se mettre d'accord sur des dates précises pour sa prochaine session, le Groupe d'experts a chargé le secrétariat de proposer des dates provisoires, éventuellement au printemps 2014, et de les communiquer aux participants dès que possible.
