



# Conseil économique et social

Distr. générale  
22 mars 2016  
Français  
Original : anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

##### 143<sup>e</sup> session

Genève, 31 mai-3 juin 2016

Point 3 b) ii) 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

### Observations sur le rapport de la première session du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2)

#### Communication des Gouvernements de la Hongrie, de l'Iran (République islamique d') et de la Turquie ainsi que de l'Union internationale des transports routiers

## I. Généralités et mandat

1. À sa 142<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a été informé des résultats du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2). Les Parties contractantes ont été invitées à soumettre par écrit leurs observations au secrétariat, le cas échéant, avant le 10 mars 2016. Conformément à cette décision, le secrétariat a regroupé dans le présent document les observations qu'il a reçues, pour examen par le Groupe de travail.



## II. Observations reçues

### A. Hongrie

2. Au cours des débats tenus lors de la première session au titre du point de l'ordre du jour relatif au statut juridique du modèle de référence eTIR, a été avancée une proposition visant à inclure dans le cadre juridique (Protocole) les principales tâches liées au traitement des procédures relatives au régime eTIR, notamment celles concernant les bureaux de douane de départ et de destination. Dans le prolongement de cette proposition, il serait utile que certains détails des procédures de remplacement soient également déterminés dans ce document. L'article 3 du projet de protocole stipule que les Parties doivent appliquer la procédure eTIR conformément aux dispositions figurant dans le modèle de référence eTIR, qui ne prévoit pas de procédure de remplacement. Cela est exact ; cependant, ces dispositions sont assez techniques et ne comportent pas les détails de procédure qui pourraient constituer des directives utiles pour les pays de départ, de destination et de transit.

3. Plus précisément, le recours à des procédures de remplacement et à des documents d'accompagnement soulève notamment les questions suivantes :

a) De quelle sorte de documents d'accompagnement s'agit-il et quel type de données doivent-ils comporter ? (Un titre relatif aux « Directives d'impression du document d'accompagnement » figure à l'annexe VIII du modèle de référence eTIR, mais aucun détail n'est fourni) ;

b) Les pays de départ, de destination et de transit doivent-ils viser ce document d'accompagnement ?

c) Quelles données doivent-elles être inscrites manuellement sur le document d'accompagnement par les agents des douanes ? (Par exemple la date courante, le résultat du contrôle, peut-être un texte court précisant qu'un document d'accompagnement est employé conformément à la procédure de remplacement, etc.) ;

d) Considérant que le régime eTIR est une procédure sans support papier, si une Partie contractante entame une procédure eTIR mais qu'un problème technique survient dans le pays de destination et que celui-ci ne peut pas exécuter l'opération TIR par voie électronique, que doit faire le bureau de douane de ce pays ? On peut lire dans le modèle de référence eTIR que les autorités douanières peuvent envoyer le message de fin d'opération ultérieurement, mais cela pose les questions de savoir quand ce message doit être envoyé et sur quoi il doit être fondé, si aucun document n'est présenté au bureau de destination.

### B. Iran (République islamique d')

4. En ce qui concerne la question de la compatibilité du régime eTIR avec les dispositions légales nationales, la délégation de l'Iran (République islamique d') estime que la mise en place du régime eTIR nécessitera non seulement de légiférer mais aussi d'éclaircir plusieurs points soulevés par les délégations au cours de la première session. Afin de faciliter la prise de décisions, l'Iran (République islamique d') souhaite que soit réalisée une enquête de fond sur chaque aspect pertinent ayant trait à la mise en place du régime eTIR et de la réglementation s'y rapportant.

5. En ce qui concerne la confidentialité des données, l'Iran (République islamique d') appuie l'objectif visant à ce que tous les acteurs impliqués dans les procédures fondées sur des documents imprimés aient le même accès aux procédures électroniques et aux

informations connexes. En outre, la durée de la conservation des données devrait être déterminée dans le cadre de la Convention TIR.

6. En ce qui concerne la question des signatures électroniques, l'Iran (République islamique d') est d'avis qu'un examen plus approfondi de la question et de plus amples précisions seraient nécessaires avant qu'une conclusion sur la disposition juridique s'y rapportant puisse être tirée.

## C. Turquie

7. En ce qui concerne le rapport de la première session du GE.2, l'administration des douanes turque estime que les propositions ci-après devraient être largement débattues lors des sessions suivantes :

a) L'administration des douanes turque est d'avis qu'un Protocole additionnel à la Convention TIR serait la meilleure solution pour fournir un cadre juridique aux pays qui sont prêts à utiliser le système eTIR, et à d'autres pays qui souhaiteraient y adhérer plus tard ;

b) En ce qui concerne le statut juridique du modèle de référence eTIR et de sa procédure d'amendement, la disposition visant à ce que les amendements techniques soient approuvés par chaque Partie contractante pourrait entraver le fonctionnement du système international eTIR. En conséquence, il est proposé de débattre en profondeur et en détail des options suivantes :

- Le modèle de référence eTIR a été établi conformément aux principes de la Convention TIR. Dans ce contexte, il est prévu qu'il doive faire l'objet d'une réglementation distincte de la Convention TIR, sans cependant contrevenir aux fondements et aux principes de la Convention. Ayant à l'esprit le fait que le modèle de référence eTIR a été établi par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), il pourrait être préférable que le GE.1 examine les propositions d'amendement au modèle de référence eTIR ;
- L'administration des douanes turque estime que le modèle de référence eTIR peut être divisé en deux parties, une composante de base et une composante subsidiaire. La composante de base (qui comprend les opérations relatives aux pays de départ et de destination, aux bureaux de douane d'entrée et de sortie lors du transit, aux associations garantes nationales, etc.) est traitée dans les premier et deuxième chapitres du modèle de référence eTIR ; la composante subsidiaire (qui comprend les questions techniques liées à l'échange de messages dans le processus de mise en œuvre, etc.) est traitée dans le troisième chapitre du modèle. Il est envisageable que la composante de base nécessite des débats plus longs pour que les Parties contractantes atteignent un consensus, alors que la composante subsidiaire devrait pouvoir être amendée plus facilement (par exemple au moyen d'une procédure simplifiée).

8. Enfin, l'administration des douanes turque estime que le GE.1 devrait soumettre au WP.30 des propositions d'amendement au modèle de référence eTIR au moyen de rapports, de sorte que toutes les Parties contractantes, qu'elles soient ou non Parties contractantes au Protocole, puissent être informées des faits nouveaux. Toutefois, lors du vote des propositions d'amendement, seules les Parties contractantes au Protocole additionnel auraient voix délibérative.

## D. Union internationale des transports routiers

9. Une solution possible pour résoudre le problème de la signature électronique pourrait être que les titulaires de carnets TIR envoient dans un premier temps les données électroniques à un tiers de confiance, qui les enverrait à son tour aux pays concernés par l'opération de transport. Un exemple pratique pourrait être le suivant :

a) Les titulaires de carnets TIR envoient les données à l'IRU par l'intermédiaire du Système électronique de déclaration préalable TIR ;

b) L'IRU transmet ensuite ces données aux pays concernés par l'opération eTIR.

10. En cas de succès, une telle procédure pourrait être adoptée à titre définitif. L'IRU est l'organisation internationale chargée de l'organisation et du fonctionnement efficaces du système de garantie international. Il serait donc facile d'approuver l'envoi de données effectué par l'IRU comme le mécanisme international de déclaration valide dans les pays où une telle solution pourrait être mise en œuvre sur les plans juridique et technique (c'est-à-dire dans les pays où les documents électroniques ont validité juridique et où l'équipement permet la mise en œuvre de cette solution). En revanche, si trois solutions différentes pour la soumission aux administrations douanières d'informations préalables sur les marchandises sont définies dans le document juridique, tel que proposé, la procédure ne sera pas uniforme, ce qui pourrait compliquer la mise en œuvre du régime eTIR au niveau international.

11. En ce qui concerne l'administration et le financement du système international eTIR, le système lui-même n'est pas encore défini. Il n'est donc pas encore possible de déterminer la façon dont il devra être administré et financé. Par ailleurs, il est important de garder à l'esprit que le régime eTIR pourrait ne pas fournir les résultats escomptés s'il était financé par un montant prélevé sur chaque transport eTIR ou si le système reposant sur des documents imprimés devait financer les coûts initiaux du régime eTIR, tel que proposé, ce qui impliquerait de répercuter ces coûts sur les titulaires de carnets TIR. En outre, les Parties contractantes respectives aux régimes TIR et eTIR pourraient ne pas être les mêmes et donc ne pas avoir les mêmes intérêts. Dans ces conditions, plutôt que de créer un nouveau système, ce qui nécessiterait beaucoup de temps et de ressources, il serait possible d'apporter de petites modifications techniques aux systèmes existants de manière à adapter leurs fonctionnalités et procédures au régime eTIR (à l'exemple des interconnexions du Système électronique de déclaration préalable TIR et de SafeTIR en temps réel avec le nouveau Système de transit informatisé ou d'autres systèmes douaniers nationaux informatisés). Cette démarche pragmatique par étapes pourrait initialement être mise en œuvre dans les pays où existent déjà des systèmes d'échange de données électroniques avec les douanes. En cas de succès, cette solution pourrait être adoptée à titre définitif. En outre, la mise en œuvre de ce système serait peu coûteuse et pourrait être financée par les Parties contractantes qui auraient l'intention d'utiliser le régime eTIR. Enfin, étant donné que le GE.2 est chargé d'établir le cadre juridique du régime eTIR et que celui-ci reposera sur un mécanisme de financement, le GE.2 devrait être chargé non seulement de veiller à ce que le cadre juridique prévoit un contrôle et une réglementation efficaces mais aussi de définir ce mécanisme.

12. En ce qui concerne les considérations relatives à la confidentialité des données, le principal changement qui intervient dans le régime eTIR est le remplacement du papier par des messages électroniques. Par conséquent, les questions ayant trait à la conservation des données, à la confidentialité et à la divulgation d'informations à la chaîne de garantie et aux autorités compétentes devraient être traitées de la même façon que dans le cas du système fondé sur des documents imprimés. À cet effet, les règles régissant la confidentialité des

données dans le cadre du régime eTIR pourraient être fondées sur le paragraphe 4 de la partie III de l'annexe 9 à la Convention TIR, adapté en conséquence.

13. L'intégrité des messages électroniques d'échange de données est également liée à la question des signatures électroniques. Comme suggéré précédemment, une solution permettant de satisfaire ces diverses exigences et en même temps de surmonter le problème lié à l'émission de signatures électroniques au niveau national pourrait être la suivante :

- a) Les titulaires d'un carnet TIR enverraient les données par voie électronique à un tiers de confiance, qui les transmettrait aux pays concernés par l'opération de transport ;
- b) Les messages seraient cryptés de telle sorte que leur intégrité soit protégée ; et
- c) Le titulaire pourrait être authentifié lors de sa connexion au système, par exemple au moyen du Système de déclaration électronique préalable.

14. En ce qui concerne le statut juridique du modèle de référence eTIR et sa procédure d'amendement, il est fait référence à la décision prise par le WP.30 à sa 140<sup>e</sup> session d'appuyer le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, dans lequel figure la version 4.1 du modèle de référence eTIR, comme base des travaux futurs du GE.2 et des projets expérimentaux. Le WP.30 a également pris note des derniers faits nouveaux concernant les différents projets expérimentaux eTIR et a rappelé que le modèle de référence eTIR n'était pas « gravé dans le marbre ». En fait, certaines Parties contractantes ont indiqué qu'elles en étaient encore à analyser les détails techniques du document. À sa 141<sup>e</sup> session, le WP.30 a également décidé de prolonger le mandat du GE.1 jusqu'en 2016, notamment pour lui permettre d'examiner les résultats techniques des différents projets expérimentaux et, éventuellement, d'évaluer les premiers résultats obtenus par le GE.2 (ECE/TRANS/WP.30/282).

15. Dans ce contexte, il pourrait ne pas être souhaitable actuellement d'envisager de donner un statut juridique au modèle de référence eTIR. Il conviendrait plutôt d'essayer de trouver une solution intermédiaire (par exemple en élaborant un document technique plus simple qui jetterait les bases techniques du régime eTIR). À cet égard, il convient de rappeler que le modèle de référence eTIR est un document de plus de 700 pages traitant d'aspects techniques complexes. Faute de familiarité avec les termes techniques, sa compréhension peut être difficile. Toutes les Parties contractantes souhaitant adhérer au régime eTIR pourraient ne pas être en mesure de le mettre pleinement en œuvre. Certains ajustements techniques pourraient être nécessaires pour le rendre conforme aux législations nationales, et plusieurs éléments pourraient avoir évolué ou changé depuis sa rédaction.

16. Par ailleurs, il est possible de tirer du projet expérimental eTIR mené entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie d'importantes conclusions pratiques utiles pour définir le cadre juridique du régime eTIR. Ce premier projet expérimental a été mené à bien avec succès et d'autres peuvent l'être pendant la durée prévue des travaux du GE.2. Le nouveau document technique pourrait être rédigé par un groupe d'experts techniques composé de représentants des Parties contractantes qui souhaiteraient mettre en œuvre le régime eTIR et de celles impliquées dans ce projet expérimental ou dans les suivants. Ce document pourrait être fondé sur les résultats du modèle de référence eTIR et sur ceux des projets expérimentaux ainsi que sur les dispositions des législations nationales des Parties contractantes au régime eTIR. Si des modifications devaient être nécessaires après sa mise en œuvre, elles pourraient être élaborées par le même groupe qui aurait rédigé le document technique et soumises à l'approbation des Parties contractantes au régime eTIR. Nonobstant ce qui précède, si un statut juridique devait être accordé au modèle de référence eTIR, tel que proposé, le rôle joué par les associations et les titulaires de carnets TIR devrait être mentionné dans ledit modèle (ce qui n'est pas le cas actuellement) car il s'agit d'acteurs importants du régime eTIR et les associations participent activement à l'échange de messages.

17. Compte tenu du débat relatif à la conception générale du cadre juridique du régime eTIR et de la structure administrative s'y rapportant, le document établissant ledit cadre juridique devrait être un protocole pour les raisons suivantes :

- a) Il s'agirait d'un document distinct ;
- b) Il ne serait ratifié que par les Parties contractantes désireuses d'utiliser le régime eTIR ;
- c) Il ne serait pas obligatoire pour toutes les Parties contractantes au régime TIR ; il s'agit là d'un aspect très important, étant donné que certaines Parties contractantes peuvent ne pas avoir les moyens de mettre en œuvre le régime eTIR ou ne pas être intéressées à le faire ;
- d) Il pourrait faire référence à toutes les procédures de la Convention TIR susceptibles d'être applicables *mutatis mutandis* ; et
- e) Il pourrait comporter une annexe traitant des dispositions techniques.

18. En outre, il convient de garder à l'esprit que son libellé devrait être simple et direct et traiter uniquement des aspects qui diffèrent de la Convention TIR ou ne sont pas réglementés par elle. En ce qui concerne les pouvoirs décisionnaires du Comité de gestion TIR sur le Protocole, les Parties contractantes au Protocole pourraient créer une instance de prise de décisions distincte. Dans ce cadre, seules les Parties contractantes au Protocole auraient la faculté de l'amender. Le libellé du Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR), pourrait être utilisé comme modèle pour l'élaboration de cette nouvelle instance de prise de décisions.

19. Par ailleurs, la création d'une annexe 11 ne serait pas souhaitable, étant donné que la mise en œuvre du régime eTIR pourrait être difficile ou entravée pour les raisons suivantes :

- a) La clause de renonciation et d'autres amendements nécessaires à la Convention TIR doivent être approuvés par toutes les Parties contractantes à la Convention. Toutes peuvent ne pas souhaiter adhérer au régime eTIR et, par conséquent, peuvent ne pas avoir les mêmes intérêts. Si une objection est formulée par certaines Parties contractantes à la Convention TIR à l'égard du cadre juridique eTIR, ce dernier ne sera pas mis en place ;
- b) Si le modèle de référence eTIR devient une partie intégrante de l'annexe 11 (en tant qu'appendice 1), toutes les Parties contractantes qui souhaitent adhérer au régime eTIR devront se conformer à ses dispositions, ce qui peut être impossible pour les raisons mentionnées précédemment ;
- c) Cette nouvelle annexe 11 ne nécessiterait pas la mise en place d'un mécanisme financier distinct, mais nécessiterait néanmoins une augmentation du nombre de carnets TIR distribués. Les opérateurs de transport auraient encore à supporter les coûts de la mise en œuvre du régime eTIR, ce qui rendrait celui-ci moins attrayant ; et
- d) Toute Partie contractante souhaitant émettre une réserve concernant l'application du régime eTIR devrait le faire conformément aux dispositions du projet de texte révisé de l'article 58. Si une Partie contractante ne pouvait pas satisfaire à toutes ces dispositions, elle ne serait pas en mesure d'adhérer au régime eTIR.

### **III. Examen par le Groupe de travail**

20. Le Groupe de travail est invité à prendre note des différentes positions et suggestions des délégués participant aux travaux du GE.2, ainsi qu'à noter que ces commentaires ont été soigneusement examinés lors de la deuxième session du GE.2, tenue à Genève les 4 et 5 avril 2016. Le Groupe de travail voudra peut-être apporter de nouvelles contributions ou des conseils au GE.2 et encourager toutes les Parties contractantes à la Convention TIR et les autres acteurs intéressés à participer aux sessions à venir du GE.2.

---