



## Conseil économique et social

Distr. générale  
18 décembre 2012  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-quinzième session

Genève, 26 février-28 février 2013

Point 4 h) de l'ordre du jour provisoire

**Questions appelant un examen et une prise de décisions  
par le Comité: renforcement des mesures de facilitation  
du franchissement des frontières (Convention sur  
l'harmonisation, Convention TIR, Projet eTIR et  
autres mesures de facilitation du transit douanier)**

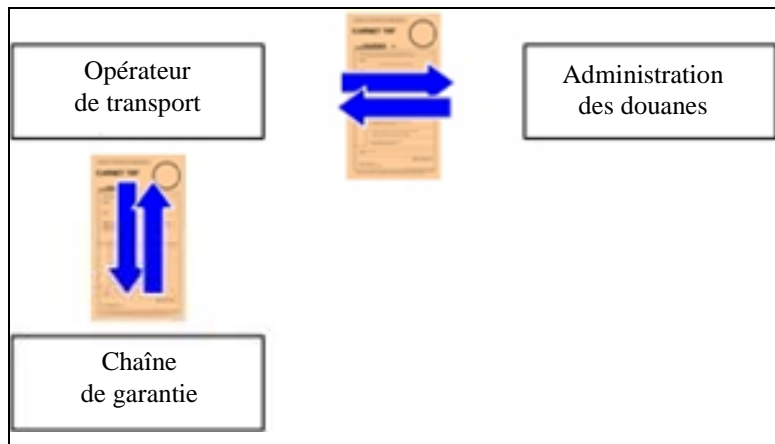
### **Progrès accomplis dans la mise en œuvre du Projet eTIR**

#### **Note du secrétariat**

#### **I. Généralités**

1. Au fil des décennies, la Convention TIR s'est avérée être un outil de facilitation efficace. Maintenant, toutefois, avec les progrès de la technologie, l'utilisation de carnets TIR sur support papier est devenue archaïque, en particulier dans la mesure où les administrations douanières nationales appliquent des procédures électroniques. À chaque passage de frontière, les agents des douanes doivent entrer près de 50 données dans leur système douanier électronique national, ce qui alourdit leur tâche. De plus, dans la situation actuelle les autorités douanières ne peuvent pas appliquer de manière efficace des procédures de gestion des risques fondées sur les renseignements anticipés obtenus sur le chargement, pour assurer la sécurité qui est une préoccupation grandissante.

Figure 1  
Utilisation du carnet TIR



2. La figure 1 montre que le carnet TIR constitue actuellement le seul lien entre les différents acteurs du système TIR. Les autorités douanières des pays concernés par un transport TIR se servent également des différents volets du carnet TIR pour échanger des informations entre administrations douanières (C2C) et s'en remettent au titulaire du carnet pour communiquer ces informations, ce qui augmente le risque de fraude. D'ailleurs, le carnet TIR, malgré les multiples mesures de sécurité prises, fait l'objet de falsification et d'abus. L'informatisation de la procédure TIR et le remplacement du carnet sur papier par des messages électroniques renforceront encore le système TIR au profit des administrations douanières, des opérateurs des transports honnêtes et de la chaîne de garantie.

3. En attendant l'introduction d'un système TIR pleinement informatisé au niveau international, diverses Parties contractantes à la Convention TIR ont déjà commencé à imposer au niveau national des prescriptions concernant l'intégration des données figurant sur le carnet TIR et le traitement de ces données dans leur système douanier informatisé. La chaîne de garantie s'est aussi progressivement dotée de divers systèmes informatiques afin de rationaliser l'organisation et le fonctionnement du système de garantie.

## II. Le Projet eTIR

4. Les Parties contractantes à la Convention TIR ont lancé en 2003 le «Projet eTIR», afin de créer une plate-forme d'échange pour tous les acteurs (autorités douanières, titulaires<sup>1</sup>, chaînes de garantie) participant au système TIR, connu sous le nom de «système international eTIR». À sa quatre-vingt-dix-neuvième session (octobre 2001), le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a demandé au secrétariat de réunir des groupes spéciaux informels d'experts chargés a) d'étudier les aspects théoriques et pratiques de l'informatisation de la Convention TIR, notamment ses répercussions financières et administratives, à l'échelon national comme à l'échelon international, afin d'élaborer un projet d'ensemble de messages électroniques qui permettrait un échange de données électroniques remplaçant le carnet TIR sur papier et b) d'étudier en détail l'incidence du remplacement du Carnet TIR sur papier par l'échange de données informatisé (EDI) sur les dispositions actuelles de la Convention TIR, ainsi que

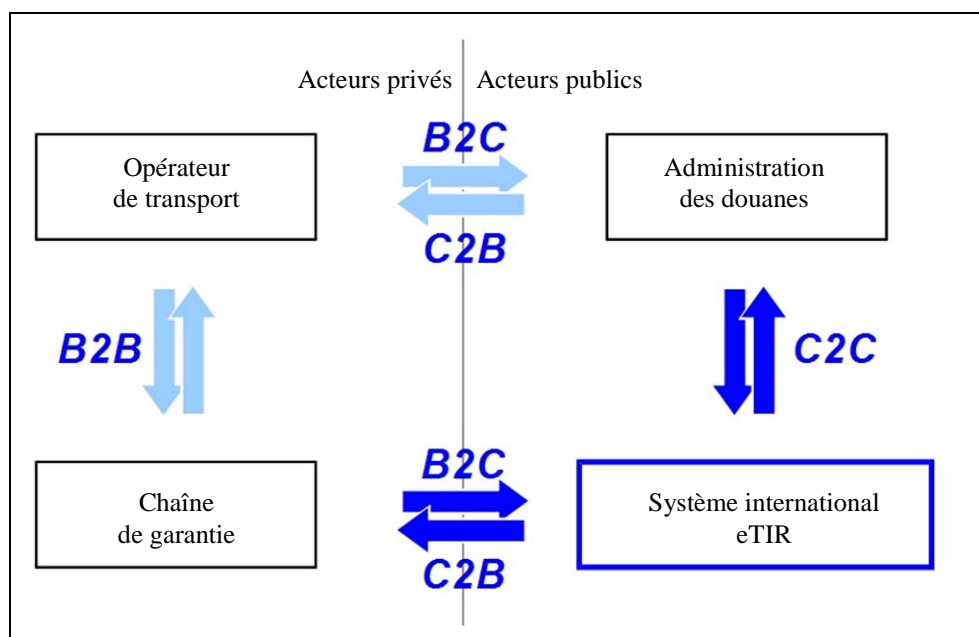
<sup>1</sup> Titulaire: personne physique ou morale habilitée, au titre des dispositions de la Convention TIR, à utiliser le système TIR.

sur les autres règles du droit international privé et les formalités administratives (TRANS/WP.30/198, par. 66 et 67). La première réunion du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a eu lieu les 24 et 25 janvier 2002. En 2007, compte tenu de la nature et de l'importance des questions en jeu, le WP.30 a décidé que le Groupe de travail examinerait lui-même les aspects juridiques du Projet eTIR (ECE/TRANS/WP.30/232, par. 34).

5. Le système international eTIR vise à permettre l'échange de données en toute sécurité entre les systèmes douaniers nationaux concernant le transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs conformément aux dispositions de la Convention TIR et à permettre aux administrations douanières de gérer les données relatives aux garanties délivrées par les chaînes de garantie aux titulaires autorisés à utiliser le système TIR. En plus de remplacer les fonctions internationales actuelles du carnet TIR sur papier (c'est-à-dire la preuve de l'existence d'une garantie internationale et de l'échange d'informations entre les administrations douanières), le système international eTIR apportera d'autres avantages tels que la disponibilité d'informations préalables sur les marchandises et donc la possibilité de procéder à une évaluation des risques avant l'arrivée des marchandises, et l'échange d'informations douanières dans un environnement sûr qui empêchera la présentation de fausses déclarations douanières.

Figure 2

**Flux d'informations entre les acteurs du système eTIR<sup>2</sup>**



6. La figure 2 représente les échanges d'informations entre les acteurs du système eTIR actuel. Elle montre que seule une partie du flux d'informations nécessaires au fonctionnement de la procédure TIR passera par le système international eTIR. Elle montre également que le système international eTIR n'empêchera pas la présentation de déclarations TIR par les opérateurs de transport. À la demande des Parties contractantes et des entreprises, l'aspect technique de la mise en place des systèmes de déclaration

<sup>2</sup> Échange d'informations: B2B: entreprise-entreprise; B2C: entreprises-douanes; C2B: douanes-entreprises; C2C: douanes-douanes.

électroniques sera pris en charge par le secteur privé ou par les autorités nationales<sup>3</sup>. Le Projet eTIR définira cependant la teneur et la présentation des déclarations au niveau national. Il ressort également de la figure 2 que le système international eTIR permettra les échanges d'informations entre les autorités douanières de différents pays (C2C).

7. La mise en place du système eTIR exigera des efforts parallèles de la part des Parties contractantes et des chaînes de garantie pour développer, mettre à jour et assurer l'interconnexion des systèmes informatiques nationaux et privés.

### III. Exemple d'un transport eTIR

8. Dans le système eTIR, un titulaire demande à une chaîne de garantie de lui donner une garantie pour pouvoir réaliser un transport TIR donné. S'il est donné suite à sa demande, la chaîne de garantie attribue au titulaire un numéro de référence de la garantie. Elle enregistre ensuite la garantie attribuée dans le système international eTIR. Ensuite, le titulaire envoie un message standardisé de renseignements anticipés sur le chargement (contenant toutes les informations figurant dans la déclaration) aux autorités douanières du bureau de départ, en utilisant le mécanisme de déclaration national, ce qui permet à ces dernières d'appliquer les procédures d'évaluation des risques requises. Le titulaire présente alors le véhicule, les marchandises et la référence de la garantie au bureau de douane de départ aux fins de la soumission de sa déclaration, sur la base des informations anticipées concernant le chargement qui figurent déjà dans le système douanier national. Les agents des douanes inspectent le véhicule et la marchandise en fonction des résultats de l'évaluation des risques et vérifie la garantie dans le système international eTIR. Si toutes les vérifications sont satisfaisantes, l'administration des douanes accepte la déclaration et communique les données relatives au transport TIR pertinentes (données figurant sur la déclaration, résultats des contrôles, numéros de scellement, etc.) au système international eTIR. Ce dernier fournit à toutes les administrations des douanes concernées (en fonction de l'itinéraire déclaré par le titulaire) des informations relatives au transport TIR et fournit donc des renseignements anticipés concernant le chargement aux autorités douanières suivantes. La chaîne de garantie sera notifiée de toute modification du statut du transport TIR couvert par sa garantie et pourra consulter à tout moment le système international eTIR pour obtenir des informations récentes concernant les garanties qu'elle a délivrées.

9. À l'arrivée au bureau des douanes d'entrée suivant, la procédure est répétée, sur la base des renseignements anticipés concernant la marchandise qui ont été fournis par l'intermédiaire du système international eTIR et de l'évaluation des risques réalisée par les autorités douanières concernées. Des mesures spécifiques sont prévues au cas où le transport TIR comporterait des lieux multiples de chargement et de déchargement.

---

<sup>3</sup> Depuis sa dix-neuvième session (septembre 2011), le GE.1 a commencé à débattre de propositions visant à mettre en place des mécanismes internationaux de déclaration utilisant le système eTIR international pour faciliter davantage la présentation de déclarations de transit douanier par les opérateurs de transport se trouvant à l'étranger.

10. À chaque fois qu'un transport TIR arrive à un bureau des douanes de sortie ou de destination les autorités douanières informent le système international eTIR de la fin de l'opération TIR concernée<sup>4</sup>. La même procédure s'applique pour la notification de l'apurement d'une opération TIR<sup>5</sup>.

#### IV. Avantages et difficultés à surmonter

11. Le système eTIR présente des avantages pour tous les acteurs qui y participent. Premièrement, il se traduit par une sécurité accrue et de meilleures possibilités de gestion des risques, réduisant ainsi le risque de fraude. Deuxièmement, une coopération internationale renforcée permettra à tous les acteurs de réduire sensiblement leurs charges administratives et de maximiser les avantages que présente une gestion intégrée de la chaîne d'approvisionnement. Enfin, la communication anticipée de renseignements concernant le chargement et l'échange de renseignements en temps réel accéléreront la procédure TIR.

12. Cependant, avant de mettre en place le système eTIR, il faudra prendre plusieurs mesures et en particulier:

- Finaliser le modèle de référence eTIR en définissant les besoins, les concepts et les solutions techniques envisagés;
- Adopter des amendements pour pouvoir introduire le système eTIR dans les textes juridiques de la Convention TIR dans un protocole à la Convention ou rédiger une nouvelle convention;
- Établir et financer le système international eTIR.

#### V. Analyse coûts-avantages

13. À sa quarante-huitième session, afin de donner suite aux demandes du Comité du WP.30 et du GE.1, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) a chargé le secrétariat de mener une analyse coûts-avantages du Projet eTIR (TIRExB/REP/2011/48/final, par. 10). La version finale de cette analyse, établie par les consultants qui se sont vu attribuer le contrat, figure dans le document informel GE.1 n° 12 Rev.1 (2012)<sup>6</sup>. En s'inspirant de ce document et à la demande du GE.1, le secrétariat élabore actuellement un document contenant un résumé de l'analyse coûts-avantages réalisée par les consultants, ainsi qu'une évaluation menée par le secrétariat et des recommandations. À sa session du printemps 2013, le GE.1 demandera peut-être que ce document figure dans une annexe au modèle de référence eTIR. Sans préjuger de l'issue de l'évaluation du GE.1, il semble que l'hébergement du système international eTIR dans un centre de données neutre et situé en

<sup>4</sup> Les informations concernant la fin de l'opération sont communiquées à la chaîne de garantie qui reçoit donc davantage de données que ce qui est exigé par l'annexe 10 de la Convention TIR. Actuellement, le système SafeTIR mis au point par l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour rassembler les données mentionnées à l'annexe 10 ne reçoit des données concernant la fin des opérations TIR que des bureaux douaniers de destination (déchargement partiel ou final). La fin des opérations dans un bureau de passage n'est donc pas pour le moment communiquée à ce système.

<sup>5</sup> Actuellement, la Convention TIR ne comporte pas de dispositions permettant à la chaîne de garantie d'obtenir des informations sur l'apurement des opérations TIR. Sachant que c'est l'apurement d'une opération TIR qui libère la chaîne de garantie de ses obligations à l'égard de l'administration des douanes (et non la fin de l'opération), cette nouvelle caractéristique du système eTIR contribuera sans aucun doute à améliorer la gestion du système de garantie.

<sup>6</sup> [www.unece.org/trans/bcf/adhoc/conc\\_tech/conc\\_tech\\_inf\\_docs.html](http://www.unece.org/trans/bcf/adhoc/conc_tech/conc_tech_inf_docs.html).

territoire international, tels que les locaux de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) ou du Centre international de calcul (CIC) pourrait être la meilleure option, compte tenu des prescriptions techniques et des dispositions en matière de protection des données. Cette option pourrait également générer des retours d'investissement du même ordre que ceux qui pourraient découler de solutions confiées au secteur privé.

## **VI. Considérations du Comité**

14. À la lumière de ce qui précède, il est manifeste que le GE.1 arrive à la fin de son mandat. Toutefois, conformément aux instructions du WP.30, il doit encore examiner des questions de fond, telles que l'incorporation des mécanismes internationaux de déclaration dans le modèle de référence eTIR et la possibilité de dématérialiser les documents actuellement annexés aux carnets TIR sur papier. Les activités du GE.1 sont financées par un réseau de points de contact eTIR dans lequel sont représentées 32 des 68 Parties contractantes à la Convention TIR. Ce réseau de points de contact eTIR devrait demeurer actif pendant l'élaboration et la mise en œuvre du système eTIR. En outre, un premier projet pilote eTIR est actuellement envisagé entre l'Italie et la Turquie. Enfin, le projet mondial, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, relatif au renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, tirera partie des premiers résultats des travaux du GE.1, en particulier du modèle de référence eTIR. En décembre 2012, la version finale des documents relatifs au projet a été approuvée par le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU.

15. Le Comité est invité à soutenir les progrès continuellement accomplis dans le cadre du Projet eTIR en vue de mettre la dernière main au modèle de référence eTIR et à l'analyse coûts-avantages et à prolonger le mandat du GE.1 jusqu'en 2013.

---