



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2006/8
23 mars 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports
Cent treizième session
Genève, 30 mai-2 juin 2006
Point 9 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

Note du secrétariat

I. RÉTROSPECTIVE

1. À sa quatrième session, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (ci-après dénommé «le Groupe d'experts») a entamé la réflexion sur la question de l'élaboration d'une description détaillée du projet eTIR (ExG/COMP/2004/10, par. 15 à 17). À sa septième session, il a poursuivi sa réflexion sur la base du document ExG/COMP/2004/23, établi par le secrétariat, et d'un exposé de la Commission européenne. Il a demandé au secrétariat de collaborer avec la Commission afin d'élaborer, pour sa prochaine session, un nouveau document rassemblant les idées figurant dans l'exposé de la Commission et des éléments du document ExG/COMP/2004/23.

* Le présent document a été soumis après la date limite officielle par la Division des transports de la CEE.

2. Lors de leur première réunion, la Commission européenne et le secrétariat ont estimé qu'il serait plus judicieux d'élaborer non pas un mais deux documents séparés. Le premier, qui présenterait en termes généraux la façon dont le système eTIR viendrait remplacer chacune des fonctions du carnet TIR, serait destiné à être soumis au WP.30 pour adoption à sa session d'octobre 2005. Le second, à l'intention du Groupe d'experts, développerait les idées exposées dans le premier document, sous la forme de caractéristiques de fonctionnement détaillées.

3. À la huitième session, les experts des autorités douanières ont longuement examiné le document TRANS/WP.30/GE.1/2005/2, établi par le secrétariat avec le concours de la Commission européenne, en tenant compte des lignes directrices données par le Groupe de travail dans le document informel n° 9 (2005). Ils ont mis à jour le document et prié le secrétariat d'élaborer et de distribuer une version révisée avant le 25 novembre 2005. Ils l'ont également chargé de poursuivre ses travaux sur la base du document révisé et d'élaborer pour la neuvième session un document relatif aux différentes étapes possibles de la mise en œuvre d'un système eTIR totalement informatisé.

4. À sa neuvième session, le Groupe d'experts a proposé de regrouper les documents TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/Rev.1 et TRANS/WP.30/GE.1/2006/3, concernant une proposition de mise en œuvre progressive du projet eTIR, et de présenter ce document de synthèse en tant que description détaillée du régime eTIR à inclure dans le Modèle de référence, pour adoption par le WP.30 à sa prochaine session.

5. L'annexe du présent document contient la description détaillée proposée du régime eTIR**. Les prescriptions techniques qui y sont exposées sont totalement conformes aux idées générales contenues dans le document informel n° 9 (2005) du WP.30 établi conjointement par le secrétariat et la Commission européenne. Les principaux éléments du document informel adoptés par le WP.30 sont la gestion internationale de la garantie et l'échange de renseignements concernant les opérations de transport TIR entre autorités douanières. À sa cent onzième session, le Groupe de travail s'est déclaré favorable à ce que le Groupe d'experts suive les lignes directrices du document informel n° 9 (2005) dans ses travaux futurs (TRANS/WP.30/222, par. 33). Il a également pris note des préoccupations et des divergences de vues exprimées par l'IRU (TRANS/WP.30/222, par. 34).

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU SYSTÈME eTIR

6. La description détaillée du système eTIR donne un aperçu du système sur lequel seront fondées les futures spécifications fonctionnelles et techniques du projet. En outre, elle fixe des orientations pour assurer la transition en douceur du système sur support papier à un système informatisé.

7. La description détaillée du système eTIR s'organise comme suit: le chapitre 1 présente les acteurs du système eTIR, le chapitre 2 décrit le régime eTIR une fois totalement mis en œuvre, le chapitre 3 contient la liste des résultats attendus pour chacune des parties et le chapitre 4 est consacré à une mise en œuvre progressive, étape par étape, du système eTIR.

** Les documents TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/Rev.1 et TRANS/WP.30/GE.1/2006/3 sont reproduits sous la forme d'un document de synthèse.

III. CONSIDÉRATIONS FINALES

8. Le Groupe de travail souhaitera peut-être approuver l'annexe et, éventuellement, demander l'incorporation de la description détaillée du système eTIR dans le Modèle de référence, en guise d'introduction au chapitre consacré au commerce électronique et d'orientation pour les futurs travaux du Groupe d'experts.

AnnexeDescription détaillée du système eTIR

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
1. ACTEURS ET RÔLES	6
1.1 Les autorités douanières.....	6
1.2 Le système international eTIR.....	6
1.3 L'opérateur.....	6
1.4 Le garant	7
2. PRINCIPES FONDAMENTAUX	7
2.1 Présentation du système international eTIR	7
2.2 Gestion de la garantie eTIR	8
2.2.1 <i>Enregistrement de la garantie</i>	8
2.2.2 <i>Annulation d'une garantie</i>	9
2.2.3 <i>Vérification de la garantie</i>	9
2.2.4 <i>Demande d'information sur l'état de la garantie</i>	9
2.3 Échange d'informations relatives à l'opération de transport TIR.....	9
2.3.1 <i>Traitement des données au début de l'opération de transport TIR</i>	9
2.3.2 <i>Traitement des données relatives aux opérations de transport TIR</i>	10
2.4 Autres aspects	11
2.4.1 <i>Délivrance des garanties</i>	11
2.4.2 <i>Déclaration</i>	11
2.4.3 <i>Informations fournies avant l'arrivée</i>	12
2.5 Échange de données.....	13
2.5.1 <i>Plate-forme centrale</i>	13
2.5.2 <i>Communication</i>	13
2.5.3 <i>Messages standard</i>	13
2.6 Sécurité	13
2.6.1 <i>Éléments de sécurité inspirés de la Convention TIR</i>	13
2.6.2 <i>Éléments de sûreté</i>	13
2.6.3 <i>Sûreté du système eTIR</i>	13
2.7 Solutions de remplacement et procès-verbal de constat	14
3. RÉSULTATS ATTENDUS	14
3.1 Résultats attendus au niveau national	14
3.1.1 <i>Gestion nationale des données eTIR</i>	14
3.1.2 <i>Liens avec le système international eTIR</i>	14
3.1.3 <i>Manuels de l'utilisateur et formation</i>	14
3.2 Résultats attendus au niveau international.....	14

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Page</i>
3.2.1 <i>Bases de données centrales</i>	14
3.2.2 <i>Services Internet</i>	15
3.2.3 <i>Définitions des messages d'échange standard</i>	15
3.2.4 <i>Documentation technique</i>	15
3.2.5 <i>Manuels de l'utilisateur et formation des formateurs</i>	15
3.2.6 <i>Assistance informatique</i>	15
3.3 <i>Autres résultats attendus</i>	15
3.3.1 <i>Base de données des bureaux de douane</i>	15
3.3.2 <i>Base de données des pays</i>	15
3.3.3 <i>Base de données des accès autorisés</i>	16
3.3.4 <i>Base de données eTIR sécurisée</i>	16
3.4 <i>Langues et jeux de caractères</i>	16
4. MISE EN ŒUVRE ÉTAPE PAR ÉTAPE	16
4.1 <i>Étape 1: Gestion de la garantie</i>	16
4.2 <i>Étape 2: Échange de données</i>	17
4.3 <i>Suppression du présent carnet TIR: élargissement géographique</i>	18
4.4 <i>Projets parallèles</i>	18
4.4.1 <i>Mécanismes de déclaration</i>	18
4.5 <i>Programme d'exécution</i>	18
4.5.1 <i>Passage de la version papier à la version électronique</i>	20

1. ACTEURS ET RÔLES

1.1 Les autorités douanières

Les autorités douanières peuvent jouer les rôles suivants:

- Bureau de douane de départ
- Bureau de douane de destination
- Bureau de douane d'entrée (de passage)
- Bureau de douane de sortie (de passage)
- [Bureau de douane d'apurement].

Les différentes responsabilités et obligations liées à ces fonctions sont décrites dans les divers principes fondamentaux du chapitre 2.

1.2 Le système international eTIR

Le système international eTIR échange des données avec le garant et assure la bonne gestion du système de garantie au niveau international par les autorités douanières compétentes. En outre, étant donné que, dans le système eTIR, l'échange direct de renseignements par voie électronique entre les administrations douanières des diverses Parties contractantes n'est actuellement ni réalisable ni exécutoire, il facilite la circulation sécurisée d'informations normalisées entre les administrations douanières¹.

1.3 L'opérateur

L'opérateur² assure le transport TIR³ et est responsable de la soumission électronique des données de la déclaration y relative et de la présentation des marchandises aux bureaux de douane concernés, qui sont énumérés au chapitre 1.1 ci-dessus.

¹ Conformément aux instructions données par le WP.30 à sa cent sixième session, l'administration du système eTIR doit être créée à partir d'une base de données internationale centralisée qui aurait pour objectif de faciliter l'échange sécurisé de données entre les systèmes douaniers nationaux (TRANS/WP.30/212, par. 26).

² Le rôle de l'opérateur est comparable à celui du titulaire du carnet TIR dans le système sur support papier.

³ L'opération de transport TIR correspond au transport de marchandises entre un bureau de douane de départ et un bureau de douane de destination selon une procédure, appelée régime TIR, énoncée dans la Convention TIR.

1.4 Le garant

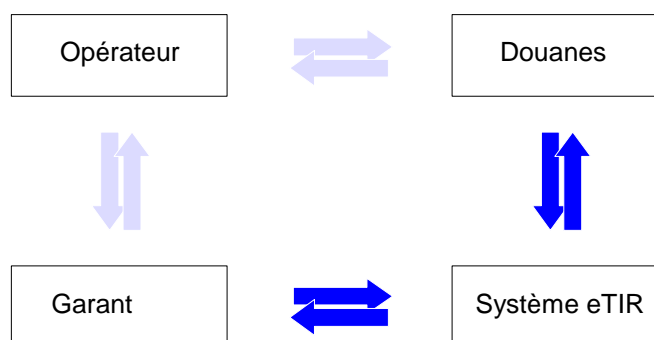
Le garant⁴ fournit à l'opérateur une garantie internationale valable, c'est-à-dire une garantie reconnue par chacune des Parties contractantes concernées par le transport TIR. En outre, le garant doit avoir un représentant légal dans chaque pays concerné par les transports TIR qu'il garantit. Par conséquent, le garant constitue de facto une chaîne de garantie.

2. PRINCIPES FONDAMENTAUX

2.1 Présentation du système international eTIR

Le système international eTIR est conçu principalement pour permettre la gestion de la garantie par les douanes et l'échange d'informations douanières relatives au transit international de marchandises, véhicules et/ou conteneurs selon les dispositions de la Convention TIR.

Par conséquent, le système international eTIR ne gère qu'une partie du flux d'information nécessaire au fonctionnement du régime TIR. Le diagramme ci-après représente graphiquement l'échange d'informations entre les acteurs. Il montre aussi que le système eTIR ne communique pas avec l'opérateur et que les douanes ne communiquent pas directement avec le garant. Il est important de rappeler, à ce stade, que la gestion des réclamations n'entre pas dans le cadre du projet eTIR. Les flèches foncées indiquent les interactions avec le système eTIR, les claires illustrent celles qui seront traitées au niveau national ou par le secteur privé.



D'une part, le garant échange des données avec le système eTIR pour veiller à ce que les garanties qu'il a délivrées aux opérateurs soient correctement enregistrées dans le système eTIR. D'autre part, les autorités douanières utilisent le système eTIR pour vérifier les garanties, mais aussi pour échanger des informations relatives au transport TIR et aux opérations TIR.

⁴ À l'heure actuelle, l'IRU et les associations nationales garantes sont autorisées à jouer le rôle de chaîne internationale de garantie. Il est prévu que l'intégralité de ces fonctions revienne au garant tel que décrit dans le présent document.

Les deux grands principes fondamentaux du transport TIR sont donc la gestion de la garantie et l'échange d'informations. Pour l'heure, des lignes directrices seront également fournies aux fins de la promotion de l'harmonisation, notamment dans le cadre du dialogue entre l'opérateur et les autorités douanières. D'autres aspects pourront être traités plus tard.

Des accords sur la communication, la sûreté et les solutions de remplacement en cas de panne seront les autres éléments clefs du système.

2.2 Gestion de la garantie eTIR

La gestion de la garantie repose sur l'existence d'un lien très fort entre le garant et le système international eTIR. Le garant, ou la chaîne de garantie, se compose des membres nationaux, autorisés par les administrations douanières, et d'une organisation internationale que l'AC.2 a autorisée à gérer la chaîne de garantie. L'organisation internationale reçoit de ses membres nationaux les informations sur la garantie délivrée aux opérateurs et envoie ces informations à la base de données de la garantie, gérée par le système international eTIR. L'enregistrement de ces informations dans la base de données dépend des contrôles effectués dans la base de données internationale TIR (ITDB) concernant les titulaires autorisés.

2.2.1 Enregistrement de la garantie

Une fois qu'il l'a délivrée à l'opérateur, le garant enregistre la garantie dans le système international eTIR en envoyant un message électronique convenu.

2.2.1.1 Pour enregistrer la garantie, il convient de disposer des éléments d'information suivants⁵:

*2.2.1.1.1 Opérateur (O)*⁶

Informations relatives à la personne physique ou morale qui s'est vu délivrer la garantie.

2.2.1.1.2 Garant (O)

Informations relatives au garant.

2.2.1.1.3 Garantie (O)

Informations relatives à la garantie (numéro de référence de garantie (NRG), validité, nombre maximum d'opérations, code d'accès, ...).

⁵ Le caractère obligatoire ou facultatif des informations contenues dans les indications du présent document sera examiné ultérieurement.

⁶ O: obligatoire ; F: facultatif.

2.2.2 Annulation d'une garantie

Une fois enregistrée dans le système international eTIR, toute garantie non encore utilisée peut être annulée par le garant. Ce dernier peut également annuler la validité d'une garantie en cours d'utilisation, mais uniquement pour les opérations de transport TIR n'ayant pas encore commencé.

2.2.3 Vérification de la garantie

Les informations relatives à la garantie peuvent être consultées par tous les bureaux de douane. Si un opérateur présente aux douanes une déclaration couverte par une garantie non enregistrée dans la base de données de la garantie ou non valable, les autorités douanières ne l'accepteront pas.

2.2.4 Demande d'information sur l'état de la garantie

Une fois une garantie enregistrée dans le système international eTIR, le garant peut se renseigner à tout moment sur l'état de la garantie et obtenir les informations relatives à l'opération de transport TIR annexées. Un système de notification automatique sera également mis sur pied.

2.3 Échange d'informations relatives à l'opération de transport TIR

2.3.1 Traitement des données au début de l'opération de transport TIR

Une fois qu'il accepte la déclaration, conformément aux procédures nationales, le bureau de douane de départ envoie un message contenant ces informations, ainsi que d'autres données douanières, au système international eTIR, selon les prescriptions convenues. Le système enregistre alors les informations relatives à la déclaration et les associe aux informations relatives à la garantie. L'ensemble de ces informations est alors à la disposition, sur demande, de tous les bureaux de douane.

2.3.1.1 Enregistrement des éléments d'information définissant l'opération de transport TIR (et mises à jour ultérieures)

Les éléments d'information nécessaires à l'enregistrement de l'opération de transport TIR sont ceux indiqués sous la rubrique «Informations relatives au début de l'opération de transport TIR» (voir point 2.3.2.1.1), ainsi que tous ceux fournis dans la ou les déclarations (voir 2.4.2.1). En outre, le bureau de douane de départ fournit les éléments d'information suivants:

2.3.1.1.1 Scellés

Informations relatives au(x) scellé(s) apposé(s) sur le(s) véhicule(s) et/ou le(s) conteneur(s).

2.3.2 Traitement des données relatives aux opérations de transport TIR

2.3.2.1 Pour enregistrer l'opération de transport TIR, il convient de disposer des éléments d'information suivants:

2.3.2.1.1 Informations relatives au début de l'opération TIR

Le bureau de douane de départ/d'entrée fournit au moins les informations suivantes:

Numéro de référence de l'opération et date de début (O)

Délai de transit (F)

Délai imparti pour l'opération de transport TIR.

Itinéraire national (F)

Bureau(x) de douane au(x)quel(s) le chargement doit être présenté.

Bureau de douane/Agent des douanes (O)

2.3.2.1.2 Informations relatives à la fin de l'opération TIR

Le bureau de douane de destination/sortie fournit au moins les informations suivantes:

Date de fin (O)

Réserves (F)

En cas de doutes concernant l'opération TIR, le bureau de douane de destination ou de sortie peut indiquer que l'opération TIR a été terminée moyennant des réserves.

Bureau de douane/Agent des douanes (O)

2.3.2.1.3 Informations relatives à l'apurement de l'opération TIR

Le bureau de douane d'apurement est chargé de procéder à l'apurement de l'opération TIR et de fournir au moins les informations suivantes:

Date d'apurement (O)**Bureau de douane/Agent des douanes (O)****2.4 Autres aspects****2.4.1 Délivrance des garanties**

L'opérateur demande la garantie auprès du garant, qui, sur les bases des règles internationales, nationales et internes, décidera si la garantie peut être délivrée à l'opérateur. Le garant complétera alors le numéro de référence de garantie (NRG) pour cette garantie spécifique, y associera un code d'accès et les fournira à l'opérateur. Cette procédure n'entre pas dans le cadre de l'élaboration du système international eTIR mais est une condition préalable au fonctionnement du régime eTIR.

Le garant enregistre la garantie au niveau international comme prévu au point 2.2.1.

2.4.2 Déclaration

L'opérateur présente la déclaration eTIR par voie électronique au bureau de douane de départ, en faisant référence à la garantie délivrée par le garant. Le système international eTIR se charge du transfert des informations aux autorités douanières consécutives concernées par l'opération de transport TIR. La déclaration doit être soumise avant la présentation des marchandises au bureau de douane de départ.

La déclaration est traitée au niveau national entre l'opérateur et les autorités douanières. Néanmoins, il est conseillé que la déclaration contienne les éléments d'information suivants, puisqu'ils sont également requis dans le cadre de l'enregistrement des informations relatives à l'opération de transport TIR (voir 2.3.1.1).

2.4.2.1 Éléments composant la déclaration**2.4.2.1.1 Opérateur (O)**

Informations relatives à la personne physique ou morale chargée de transporter les marchandises et de présenter la déclaration, assorties d'une signature électronique.

2.4.2.1.2 Garantie (O)

Le numéro NRG de la garantie en vertu de laquelle l'opération de transport TIR sera effectuée.

2.4.2.1.3 Marchandises (O)

Informations relatives aux marchandises transportées (par exemple: type, quantité, identifications, bureau de douane de départ, bureau de douane de destination, ...),

ainsi que d'autres données d'accompagnement. Éventuellement, la valeur des marchandises peut aussi être indiquée.

2.4.2.1.4 Véhicules/Conteneurs (O)

Informations relatives aux véhicules et/ou conteneurs utilisés pour transporter les marchandises.

2.4.2.1.5 Documents d'accompagnement (F)

Mention de tous les documents, en version papier ou électronique, qui accompagnent la déclaration.

2.4.2.1.6 Destinataire ([F])

Informations relatives aux personnes physiques ou morales vers lesquelles les marchandises sont acheminées.

2.4.2.1.7 Itinéraire (niveau national) (O)

Pays concernés par l'opération de transport TIR.

2.4.2.1.8 Signature électronique (O)

Élément garantissant l'identité de l'opérateur qui présente la déclaration par anticipation et certifiant que le contenu du message n'a pas été modifié depuis sa validation par la signature.

2.4.2.1.9 Expéditeur (O)

Informations relatives aux personnes physiques ou morales qui expédient les marchandises.

2.4.2.1.10 [Sous-traitants

Informations relatives à la personne physique ou morale qui assure l'opération de transport ou une partie de l'opération de transport au nom de l'opérateur.]

À l'examen

2.4.3 Informations fournies avant l'arrivée

[L'un des objectifs du système eTIR, tel que défini par les Parties contractantes, est de fournir aux autorités douanières des informations avant l'arrivée des chargements. Sont concernées les informations fournies par le secteur privé, ainsi que celles échangées entre les autorités douanières. Par conséquent, le système international eTIR met toutes les informations à la disposition de tous les bureaux de douane agréés concernés. Si la demande en est faite, le système international eTIR pourrait

envoyer des messages automatiques aux autorités douanières dès la réception des informations.] *À examiner*

2.5 Échange de données

2.5.1 Plate-forme centrale

Le système eTIR est organisé autour d'une plate-forme centrale, le système international eTIR, qui se compose d'une partie matérielle et d'une partie logicielle, y compris des bases de données et des services Internet. Les bases de données, qui servent à stocker les informations et à les rendre disponibles, font office de référentiel pour toutes les informations concernant le système eTIR, alors que les services Internet permettent de mettre en relation de manière efficace et sécurisée les Parties contractantes et la plate-forme centrale.

2.5.2 Communication

Le système eTIR peut utiliser l'Internet pour l'échange de messages.

2.5.3 Messages standard

L'échange de données avec le système international eTIR se fait au moyen d'un ensemble prédéfini de messages standard. Tous les messages nécessaires au fonctionnement du système eTIR sont exposés dans les spécifications fonctionnelles et techniques.

2.6 Sécurité

2.6.1 Éléments de sécurité inspirés de la Convention TIR

2.6.1.1 Accès contrôlé

Un accès contrôlé est un principe essentiel du système eTIR. La ITDB servira à s'assurer que seuls les opérateurs agréés utilisent le système TIR.

2.6.2 Éléments de sûreté

Conformément aux recommandations internationales concernant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, certains éléments de données peuvent avoir à être ajoutés pour augmenter la sûreté du système eTIR.

2.6.3 Sûreté du système eTIR

Le système international eTIR est sécurisé au moyen des dernières méthodes de sûreté applicables aux systèmes communiquant via l'Internet. Tous les messages sont cryptés et l'accès est limité aux utilisateurs autorisés. Le système est conçu pour fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

2.7 Solutions de remplacement et procès-verbal de constat

En cas de problème au cours d'une opération de transport TIR, un document d'accompagnement, imprimé par le bureau de douane de départ, contient toutes les informations concernant l'opération de transport TIR. Ce document répond également aux besoins en cas d'accident et d'incident et remplace le procès-verbal de constat.

À l'avenir, l'accès aux informations relatives à une opération de transport par des autorités tierces, telles que la police, sera possible grâce aux technologies mobiles comme celles équipant les téléphones portables modernes ou les organisateurs électroniques.

3. RÉSULTATS ATTENDUS

3.1 Résultats attendus au niveau national

3.1.1 Gestion nationale des données eTIR

Les systèmes informatiques nationaux des pays connectés au système eTIR traitent électroniquement les données en provenance et à destination du système international eTIR. Les applications nationales concernent essentiellement la réception et la validation de la déclaration électronique, ainsi que la gestion des opérations de transport TIR.

3.1.2 Liens avec le système international eTIR

Les systèmes informatiques nationaux communiquent avec le système international eTIR par le biais d'un ensemble prédéfini de messages standard et de technologies telles que les services Internet.

3.1.3 Manuels de l'utilisateur et formation

Les administrations douanières offrent à leurs agents la documentation et les formations nécessaires pour garantir une bonne utilisation des modules nationaux du système eTIR.

3.2 Résultats attendus au niveau international

3.2.1 Bases de données centrales

La plate-forme eTIR repose sur un système de bases de données centrales. Les bases de données servent à stocker des données et les règles de bon fonctionnement du système international eTIR.

Les bases de données contiennent des informations relatives aux garanties et à leur couverture et constituent un lien entre les garanties délivrées et l'opérateur. En outre,

elles renferment toutes les données relatives aux opérations de transport TIR, qu'elles relient aux informations concernant les garanties.

3.2.2 Services Internet

Les services Internet eTIR mis en œuvre sur la plate-forme centrale permettent aux systèmes informatiques agréés de communiquer, de façon sécurisée, avec le système eTIR. Ils offrent, dans un format standard, des fonctions permettant d'interroger et d'actualiser la base de données eTIR.

3.2.3 Définitions des messages d'échange standard

Tous les messages en provenance ou à destination du système international eTIR sont définis et répertoriés dans les spécifications fonctionnelles et techniques.

3.2.4 Documentation technique

La documentation technique aidera les autorités douanières et le secteur privé à mettre au point leurs propres applications reliées au système international eTIR. Y sont essentiellement décrits les services Internet et les messages standard.

3.2.5 Manuels de l'utilisateur et formation des formateurs

Les manuels de l'utilisateur et la formation des formateurs servent à élaborer les manuels et les programmes de formation nationaux. Y sont décrits les procédures, les meilleures pratiques et les outils disponibles dans le cadre du système international eTIR.

3.2.6 Assistance informatique

Les autorités douanières et le secteur privé bénéficient d'une assistance informatique qui les aide à mettre en œuvre certains modules du système eTIR.

3.3 Autres résultats attendus

Le système international eTIR ne renferme pas nécessairement tous les éléments susceptibles d'assurer le fonctionnement du système eTIR.

3.3.1 Base de données des bureaux de douane

Base de données où sont stockées des informations sur tous les bureaux de douane participant au système eTIR.

3.3.2 Base de données des pays

Base de données renfermant des informations sur tous les pays participant au système eTIR.

3.3.3 Base de données des accès autorisés

Pour que les garanties ne soient délivrées qu'à des opérateurs TIR autorisés, le système eTIR est relié à la ITDB.

3.3.4 Base de données eTIR sécurisée

Afin de limiter techniquement l'accès au système international eTIR aux utilisateurs autorisés, le système eTIR utilise une base de données sécurisée.

3.4 Langues et jeux de caractères

Afin d'assurer une transparence maximale, le système eTIR permet la transcription de toutes les informations codées. Pour permettre la transmission et l'affichage de toutes les langues, le système eTIR utilise l'Unicode (UTF-16) comme jeu de caractères. En cas de texte descriptif, on utilisera la langue du pays où les informations ont été fournies. Cependant, des traductions dans d'autres langues peuvent également être fournies et seront parfois demandées.

4. MISE EN ŒUVRE ÉTAPE PAR ÉTAPE

Le système eTIR tel que défini au chapitre 2 se subdivise en deux grandes parties: la gestion de la garantie et l'échange de données. Une fois que ces deux parties auront été mises en œuvre, dans cet ordre, au niveau international, elles offriront progressivement les avantages d'un système eTIR totalement informatisé et, dans le même temps, remplaceront progressivement l'actuel carnet TIR sur support papier.

L'informatisation intégrale du régime TIR dépend de la pleine mise en œuvre de chacune des étapes du processus d'informatisation par toutes les parties concernées. Il faudra donc prévoir des phases de transition après la mise en œuvre de chaque étape au niveau international avant que toutes les Parties contractantes à la Convention soient en mesure d'échanger des informations électroniques. Compte tenu de la vaste portée géographique de la Convention TIR et des différents niveaux de développement technologique des pays concernés, la durée des phases de transition pourra varier d'un pays à l'autre.

4.1 Étape 1: Gestion de la garantie

Le module de gestion de la garantie, tel que décrit au chapitre 2.2, permet au garant d'enregistrer électroniquement dans le système international eTIR toutes les garanties délivrées aux opérateurs. En outre, il permet aux autorités douanières de vérifier la validité de la garantie au cours d'une opération de transport TIR et pour chaque opération TIR.

L'introduction de la gestion de la garantie dans le système eTIR augmentera la sécurité du système TIR, puisque les informations relatives à la validité des garanties seront disponibles, à tout moment. De plus, du fait que la consultation de l'état de la garantie renverra à l'ITDB, le système sera d'autant plus sécurisé, puisqu'il empêchera les opérateurs non autorisés de procéder à des opérations de transport TIR. En toute logique, les tentatives de falsification du carnet TIR devraient également être découragées.

La mise en œuvre du module de gestion de la garantie ne conduira pas à la suppression de l'actuel carnet TIR en version papier car le carnet continuera de servir à transmettre des données.

La pierre angulaire du module de gestion de la garantie est l'enregistrement de la garantie par le garant, ce qui ne va pas sans le développement du système international eTIR et de toutes ses fonctions connexes et la mise au point ou la modification d'un outil permettant au garant de transmettre en temps réel des données relatives à la garantie au système international eTIR. Une fois que les deux systèmes seront en place, les administrations douanières pourront progressivement commencer à appliquer le système et à harmoniser leurs procédures internes.

Il faudra prévoir une phase de transition pour parvenir à ce qu'à compter d'une certaine date toutes les Parties contractantes utilisent le module de gestion de la garantie.

4.2 Étape 2: Échange de données

La deuxième étape du projet eTIR consistera à faciliter l'échange d'informations relatives au transport et aux opérations TIR, en se fondant sur le module de gestion de la garantie déjà existant.

Une fois que le module d'échange de données sera opérationnel au niveau international, le réseau national des douanes pourra transmettre et obtenir des informations via le système central.

Compte tenu du fait que seuls certains bureaux de douane auront immédiatement accès au système eTIR, l'utilisation de l'actuel carnet TIR en version papier sera maintenue et restera obligatoire. Néanmoins, tous les bureaux de douane compatibles avec le système eTIR seront déjà en mesure d'accéder au système central et d'y entrer des informations actualisées relatives au transport TIR et aux opérations TIR.

Il se pourrait que, pour accélérer la réalisation de cette étape, un ou plusieurs projets pilotes d'échange de données entre les Parties contractantes soient lancés parallèlement à l'étape 1, conformément au mandat confié par le WP.30 (TRANS/WP.30/212, par. 21).

4.3 Suppression du présent carnet TIR: élargissement géographique

Avant de pouvoir complètement abandonner l'actuel carnet TIR en version papier, toutes les parties à une opération de transport TIR devront être en mesure d'échanger de manière sécurisée des informations électroniques relatives au transport TIR, aux opérations TIR et à la garantie. Pour assurer le passage en douceur à un système TIR totalement informatisé, l'utilisation de l'actuel carnet TIR en version papier sera interrompue sur les itinéraires où tous les bureaux de douane seront compatibles avec le système eTIR.

Par conséquent, pour les opérations de transport TIR pour lesquelles le carnet TIR ne sera plus requis, la pleine mise en œuvre de la deuxième phase du projet eTIR deviendra obligatoire pour tous les bureaux de douane concernés. Les questions relatives au changement d'itinéraire devront être abordées lors des phases de l'analyse et de la conception.

4.4 Projets parallèles

4.4.1 Mécanismes de déclaration

Parallèlement à la mise en œuvre du système international eTIR, il conviendra également de mettre au point des mécanismes nationaux standard de déclaration électronique eTIR, sur la base des lignes directrices établies lors de l'analyse de la deuxième étape. Il se peut également que la mise en place de ces mécanismes de déclaration standard soit facilitée du fait de l'évolution au niveau international, tant dans le secteur public que dans le secteur privé.

4.5 Programme d'exécution

Les sous-projets eTIR supposent une évolution au niveau public et privé. En outre, l'évolution dans le secteur public aura à la fois un caractère national et international⁷.

Le programme d'exécution ci-après ne fixe aucune délai, son seul objectif étant d'illustrer l'interdépendance des divers sous-projets à leurs différents stades de développement. La mise en œuvre des sous-projets au niveau national par les Parties contractantes ne se fera pas dans le même temps. Par conséquent, le programme d'exécution ci-après prévoit trois horizons temporels différents, pour laisser la possibilité aux pays d'élaborer leur partie des sous-projets à leur propre rythme.

⁷ Il pourrait en aller de même pour le secteur privé, mais l'objet du présent projet n'est pas de donner au secteur privé des instructions sur la façon dont il devra mettre au point ou mettre à jour ses systèmes pour satisfaire aux prescriptions du projet eTIR.

Sous-projets	Phases ⁸					
<i>Gestion de la garantie</i>						
Secteur public, niveau international	I	E	C	T		
Secteur public, niveau national						
Partie contractante 1		<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>		
Partie contractante 2			<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>	
Partie contractante 3				<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>
Secteur privé ⁹	<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>			
<i>Échange de données</i>						
Secteur public, niveau international	I	E	C	T		
Secteur public, niveau national						
Partie contractante 1		<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>		
Partie contractante 2			<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>	
Partie contractante 3				<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>
Secteur privé ¹⁰	<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>			
<i>Projets parallèles</i>						
Mécanisme national de déclaration						
Partie contractante 1		<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>		
Partie contractante 2			<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>	
Partie contractante 3				<i>E</i>	<i>C</i>	<i>T</i>
<i>Passage de la version papier à la version électronique</i>	1	2	3a	3b	4	

⁸ Les lettres dans les cases indiquent les différentes phases, telles que définies dans le tableau 0.1 du Modèle de référence (I: Création, E: Élaboration, C: Construction, T: Transition). Les phases apparaissant en italiques sont réalisées au niveau national ou par le secteur privé. Les phases apparaissant en caractères gras doivent être finalisées avant le passage à l'étape suivante (indiqué par les lignes verticales).

⁹ Le bon fonctionnement du partenariat privé/public est essentiel au franchissement des diverses étapes.

¹⁰ La partie privée du module d'échange de données vise à fournir des outils permettant la consultation (et éventuellement, la réception) par le garant des données échangées entre les autorités douanières.

4.5.1 Passage de la version papier à la version électronique

1. Le passage du carnet TIR en version papier au système eTIR se fera petit à petit, au fur et à mesure que les sous-projets seront mis en œuvre et menés à bien aux niveaux national et international. Le programme d'exécution ci-dessus définit quatre stades:

- 1: Tant que la gestion de la garantie ne sera pas en place et ne permettra pas l'échange d'informations entre le garant et le système international eTIR, le carnet TIR en version papier et les systèmes existants du secteur privé ou public resteront les seuls outils de gestion possibles du régime TIR.
- 2: Une fois que les informations relatives à la garantie figureront dans le système international eTIR, les pays commenceront à se connecter au système international eTIR, pour valider les garanties fournies par les opérateurs. Cette deuxième phase se terminera lorsque le système international eTIR et un pays au moins auront mené à bien la deuxième étape.
- 3.a: Une fois que le module d'échange de données aura été mis en œuvre aux niveaux international et national, tout du moins dans un pays, les autorités douanières commenceront à actualiser et à consulter le système international eTIR, éventuellement en combinaison avec les mécanismes de déclaration mis au point au plan national. Comme les informations contenues dans la base de données centrale ne seront pas complètes tant que toutes les autorités douanières participant à une opération de transport TIR ne disposeront pas de systèmes compatibles au système eTIR, le carnet TIR en version papier restera le principal document de référence.
- 3.b: Ce n'est que lorsque toutes les Parties contractantes le long d'un itinéraire particulier auront été informatisées (modules de garantie et d'échange de données et mécanismes de déclaration) qu'il ne sera plus nécessaire d'utiliser l'actuel carnet TIR en version papier pour le transport TIR. Dans l'intervalle, certaines opérations TIR continueront d'être effectuées au moyen de carnets TIR en version papier tandis que d'autres seront effectuées sous le couvert du système eTIR.
- 4: Ce n'est que lorsque toutes les Parties contractantes à la Convention TIR auront mis en œuvre les deux modules ainsi que les mécanismes de déclaration adéquats que le présent carnet TIR sera complètement abandonné.
