



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****129<sup>e</sup> session**

Genève, 4-7 octobre 2011

Point 9 b) i) de l'ordre du jour provisoire

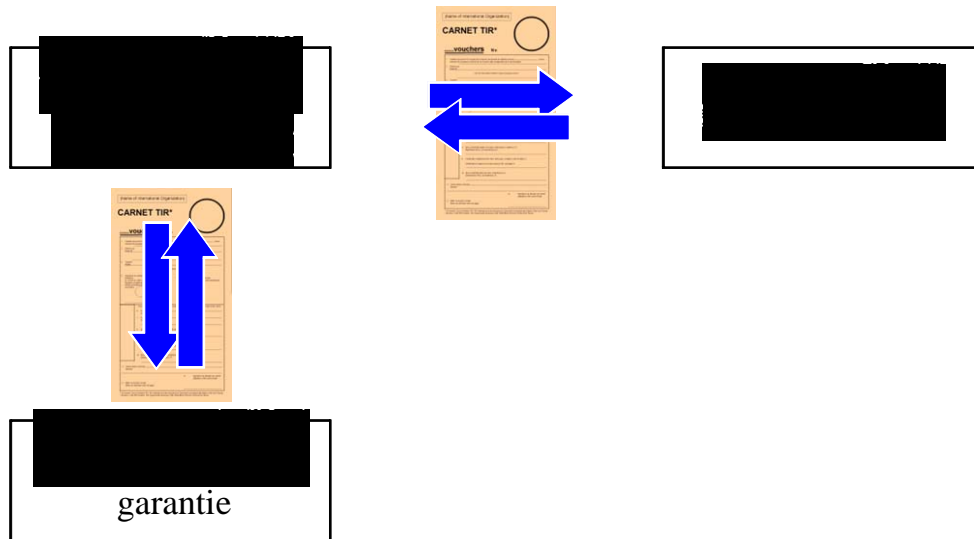
**Convention douanière relative au transport international de marchandises  
sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)****Révision de la Convention: Préparation de la phase III  
du processus de révision TIR****Projet eTIR: Récapitulation****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa 128<sup>e</sup> session, le Groupe de travail (WP.30) a rappelé que le modèle de référence eTIR était un document complet de plus de 500 pages qui renfermait toutes les informations relatives au projet eTIR. Le WP.30 a reconnu que le lecteur novice pouvait avoir du mal à saisir la matière et les objectifs principaux du projet eTIR. Il a donc prié le secrétariat d'établir, à des fins d'information, un petit document décrivant la nature du projet eTIR ainsi que ses objectifs.

**II. Généralités**

2. Pendant de nombreuses années, la Convention TIR s'est avérée être un outil de facilitation efficace. Maintenant toutefois, avec les progrès de la technologie, l'utilisation du carnet 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 préoccupation grandissante.

Figure 1  
Utilisation du carnet TIR



3. 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 fraudes. 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 de transport honnêtes et de la chaîne de garantie.

4. 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 dans leur système douanier informatisé et le traitement de ces données. La chaîne de garantie a aussi progressivement introduit divers systèmes informatiques afin de rationaliser l'organisation et le fonctionnement du système de garantie.

### III. Le projet eTIR

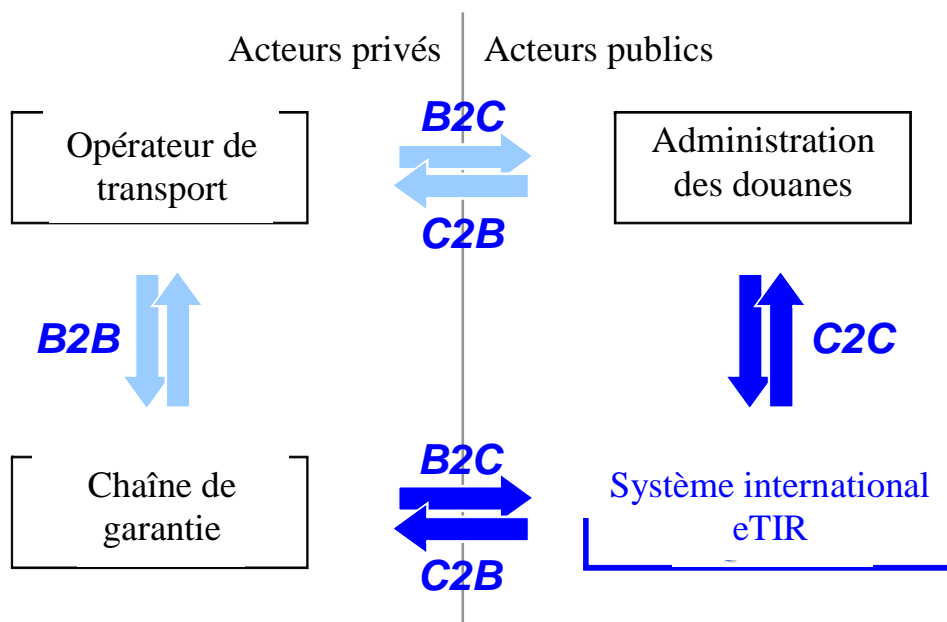
5. Les Parties contractantes à la Convention TIR ont lancé en 2003 le «projet eTIR», afin de créer une plate-forme d'échanges pour tous les acteurs (autorités douanières, titulaires<sup>1</sup>, chaînes de garantie) participant au système TIR, connu sous le nom de «système international eTIR». Le système international eTIR a pour objet de permettre l'échange de données en toute sécurité entre les administrations douanières nationales concernant le transit international de marchandises, de véhicules ou de conteneurs conformément aux dispositions de la Convention TIR et de permettre aux administrations douanières de gérer les données relatives aux garanties délivrées par les chaînes de garantie aux titulaires

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

autorisés à utiliser le système TIR. Le système international eTIR remplira certaines des fonctions actuellement remplies par le carnet TIR.

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. Elle montre que seule une partie du flux d'informations nécessaire au fonctionnement de la procédure TIR passera par le système international eTIR. Elle montre également que le système international eTIR n'englobe pas la présentation d'une déclaration TIR par le titulaire. À la demande des Parties contractantes et des entreprises, l'aspect technique de la mise en place des systèmes de déclaration électroniques sera pris en charge par le secteur privé ou par les autorités nationales. 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 (informations C2C).

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

#### IV. 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 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

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

(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 soumettre sa déclaration, fondée sur les 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 vérifient 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) les 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.

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>3</sup>. La même procédure s'applique pour la notification de l'apurement d'une opération TIR<sup>4</sup>.

## V. Avantages et problèmes

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 chaîne d'approvisionnement intégrée. Enfin, la communication anticipée de renseignements concernant le chargement et l'échange de renseignements en temps réel accéléreront la procédure TIR.

---

<sup>3</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 que des données concernant la fin des opérations TIR au cours desquelles a eu lieu un déchargement partiel ou final. En conséquence, la fin des autres opérations TIR n'est pas pour l'instant communiquée à ce système.

<sup>4</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.

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;
- Établir et financer le système international eTIR.

## **VI. Informations additionnelles**

13. Le modèle de référence eTIR donne une description complète du projet eTIR. Sa dernière version (version 3.0a) est disponible sur le site Web de la Commission économique pour l'Europe<sup>5</sup>. Le modèle de référence eTIR fait l'objet d'une mise à jour à chaque fois qu'une phase des travaux a été finalisée.

14. Actuellement, le projet eTIR en est à la phase de conception. Au cours de cette phase, les messages du système d'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT-ONU) et du langage de balisage extensible (XML) seront mis au point et la structure des technologies de l'information et de la communication, de même que des solutions techniques de remplacement appropriées seront conçues.

---

<sup>5</sup> <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/ECE-TRANS-WP30-2011-4e.pdf>.