



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-seizième session**

Genève, 25-27 février 2014

Point 4 h) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature sectorielle:**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)****Renforcement des mesures de facilitation du franchissement
des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR
et autres mesures de facilitation du transit douanier)****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document un récapitulatif des activités du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du secrétariat, l'objectif étant de renforcer les mesures de facilitation du franchissement des frontières et les instruments juridiques pertinents sous les auspices du WP.30 (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, etc.), y compris l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR. Le document est soumis au Comité pour information et approbation des activités susmentionnées. Le Comité est également invité à soutenir la poursuite du projet eTIR et à prolonger le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2014.



I. Généralités et mandat

1. À sa session précédente, le Comité a pris note des activités mises en œuvre par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) visant à renforcer la Convention TIR, en particulier grâce à l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR, et a appuyé lesdites activités. Entre autres considérations, le Comité s'est félicité de l'achèvement de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR et a soutenu la poursuite du projet et la prolongation du mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) jusqu'en 2013. Il a également invité le WP.30 à élaborer un plan d'activités pour l'exécution du projet eTIR et l'a prié instamment de commencer sans retard à étudier les aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR.

2. Le présent document a été établi conformément au projet de plan de travail du Comité des transports intérieurs (TIC) (ECE/TRANS/224, par. 94; et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.10: problèmes douaniers intéressant les transports). Il y est rendu compte des progrès marqués en 2013 par les Parties contractantes, le WP.30 et le secrétariat dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, notamment de ce qui suit:

- Les faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») et les activités de suivi et de renforcement des capacités destinées à faciliter l'application adéquate de la Convention à l'échelle nationale;
- Les activités et faits nouveaux concernant la Convention TIR et le fonctionnement du régime TIR;
- L'entrée en vigueur de la nouvelle troisième partie de l'annexe 9 de la Convention sur les conditions et prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale à prendre en charge le fonctionnement du régime de garantie TIR et le nouvel accord CEE-IRU (Union internationale des transports routiers);
- Les progrès accomplis dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR et les grandes conclusions de l'analyse coûts-avantages de ce projet, les faits nouveaux survenus dans le projet eTIR entre l'Italie et la Turquie et les efforts déployés en vue de l'élaboration de l'instrument juridique approprié pour encadrer la mise en service de la procédure TIR informatisée;
- Le projet «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» du Compte de l'ONU pour le développement (UNDA).

II. Convention sur l'harmonisation

A. Activités propres à faciliter l'application des dispositions de l'annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire

3. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.534.2011.TREATIES-1 en date du 1^{er} septembre 2011, annonçant l'entrée en vigueur, le 30 novembre 2011, d'une nouvelle annexe 9 à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), relative au passage des frontières dans le transport ferroviaire. Les nouveaux principes fondamentaux ci-après

visant à faciliter les procédures de passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer, notamment, sont introduits dans cette nouvelle annexe:

- Allègement des formalités de passage des frontières par des agents et d'autres personnes participant au transport ferroviaire international, y compris la délivrance de visas;
- Conditions minimales en matière d'infrastructure et de personnel pour les gares frontière (d'échange) afin de rationaliser et d'accélérer les formalités à accomplir dans ces gares, y compris les systèmes informatiques et moyens de télécommunication permettant l'échange préalable d'informations sur les marchandises;
- Coopération et coordination des actions entre pays voisins dans les gares frontière (d'échange); reconnaissance réciproque des contrôles de tous types portant sur le matériel roulant, les conteneurs, les semi-remorques aptes au ferroutage, ainsi que sur les marchandises;
- Mise en œuvre de contrôles douaniers suivant le principe d'une sélection fondée sur l'analyse et la gestion des risques;
- Simplification des contrôles dans les gares frontière (d'échange) et mise en œuvre, dans la mesure du possible, de certains types de contrôles dans les gares de départ et de destination;
- Instauration de délais pour le dédouanement et contrôle des retards effectifs des trains ou des wagons aux gares frontière (d'échange);
- Réduction du recours aux documents sur support papier et simplification des procédures en matière de documentation, en utilisant des systèmes électroniques pour l'échange d'informations;
- Utilisation de la lettre de voiture ferroviaire commune CIM/SMGS (Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer/Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer), également en tant que document douanier.

4. En collaboration avec le WP.30, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a entrepris d'élaborer des options de mécanisme de mise en œuvre de la nouvelle annexe 9 à l'échelon national. Dans ce contexte et à la demande des Parties contractantes, le secrétariat a mis au point un questionnaire (ECE/TRANS/SC.2/2013/6) sur les mesures concernant les options de mécanisme de mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation pour la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire dans la région paneuropéenne. Le questionnaire a été approuvé et va être distribué par le secrétariat aux gouvernements participants (ECE/TRANS/SC.2/220, par. 65). À partir des réponses obtenues, le secrétariat établira un document de fond/plan d'action.

B. Conclusions de l'enquête récurrente sur l'application de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international

5. En 2013, le WP.30 a achevé son examen des conclusions de l'enquête de 2012 sur l'application, au niveau national, de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international (ECE/TRANS/WP.30/2013/7), et a noté que l'enquête suivante serait entreprise en 2014, conformément aux dispositions de l'annexe 8 de la Convention. Globalement, l'enquête de 2012 a de nouveau confirmé que les Parties contractantes ont bien conscience de leurs obligations au titre de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation et qu'elles leur accordent une grande importance. Des

progrès plus rapides ont été constatés concernant le respect des obligations relatives au transfert des contrôles des postes frontière aux bureaux intérieurs, au traitement des chargements urgents et aux infrastructures nécessaires aux points de passage des frontières. En revanche, les procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels et du Certificat international de pesée de véhicule requièrent une plus grande attention.

6. Dans leurs réponses à diverses questions, les pays ont souvent cité des règlements régionaux tels que ceux de l'Union européenne et de la Communauté d'États indépendants (CEI), dont ils doivent tenir compte lorsqu'ils appliquent les dispositions de l'annexe 8. Cela mérite un examen plus approfondi, notamment pour ce qui est du modèle de Certificat international de pesée de véhicule en vigueur dans la CEI, qui est légèrement différent de celui prévu par la Convention sur l'harmonisation.

C. Manuel CEE-OSCE des meilleures pratiques aux points de passage des frontières, du point de vue de la facilitation du transport et des échanges commerciaux (Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Transport and Trade Facilitation Perspective)

7. La publication conjointe de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et de la CEE intitulée «Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Transport and Trade Facilitation Perspective», sortie en 2012, est devenue une publication phare, et est en cours de traduction dans plusieurs langues. En 2013 ont été lancées les versions en albanais et en macédonien.

8. Le Manuel est donc devenu un document de référence non seulement pour les responsables nationaux de l'élaboration de politiques et les hauts responsables des douanes et des frontières, mais également pour les représentants des organismes de transport, les milieux d'affaires et la société civile. Il a contribué à dialoguer davantage sur ces questions et l'on commence à s'en servir comme manuel de référence lors de l'élaboration de politiques de gestion des frontières visant à faciliter les mouvements commerciaux transfrontières illégaux, tout en tenant dûment compte des éléments nécessaires en matière de sécurité.

9. Le Comité souhaitera peut-être rappeler que l'objectif premier du Manuel est d'aider les pays à mettre en place des politiques plus efficaces en matière de franchissement des frontières et de transit douanier, en promouvant les pratiques optimales existantes dans ce domaine. On y trouve des exemples concrets, émanant de divers pays de la région de la CEE et au-delà, de mesures permettant de renforcer l'efficacité et la sûreté des points de passage des frontières, assurant ainsi le bon déroulement des opérations de commerce et de transport, tout en réduisant les possibilités de corruption, de trafic illicite, ainsi que d'acte criminel et terroriste international. Une attention particulière y est accordée aux points de franchissement des frontières par la route, mais les points de franchissement situés le long des voies ferrées et dans les ports maritimes sont également abordés.

10. Le chapitre consacré à la description de différentes techniques permettant d'évaluer les résultats de différents organismes de contrôle aux frontières pourrait se révéler utile pour promouvoir la facilitation du franchissement des frontières grâce à un meilleur suivi de la situation effective aux frontières. Dans cette optique, le WP.30 étudie un ensemble d'options (ECE/TRANS/WP.30/2013/4) visant à intégrer dans la Convention sur l'harmonisation des indicateurs d'efficacité et des critères de comparaison systématiques, permettant de suivre la mise en œuvre de la Convention.

III. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952

11. À l'issue d'une longue procédure d'examen, le WP.30 a pris note des vues exprimées par différents pays, ainsi que par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), selon lesquelles la Convention de 1952 semblait périmée, rendant nécessaire l'établissement d'une nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. Ce nouvel instrument pourvoierait à la demande actuelle du secteur en faveur de la mise en œuvre de nouvelles technologies d'échange de données informatisé et d'autres solutions novatrices propres à garantir une exécution rapide des procédures de franchissement des frontières. Une fois l'idée entérinée par le Comité des transports intérieurs, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'OTIF établiront un premier projet de convention, qui sera soumis au WP.30 et au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), pour examen.

IV. Convention TIR

12. Toute une série d'amendements à la Convention TIR sont entrés en vigueur le 10 octobre 2013 (C.N.433.2013.TREATIES-XI.A.16), notamment une nouvelle troisième partie de l'annexe 9 de la Convention. Ces amendements ont instauré des conditions et prescriptions à respecter pour habiliter une organisation internationale – actuellement l'Union internationale des transports routiers (IRU) – à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un régime de garantie internationale et à imprimer et distribuer des carnets TIR.

13. L'instauration d'une nouvelle troisième partie de l'annexe 9 vient renforcer le but de cette annexe en définissant clairement les rôles et responsabilités de chaque intervenant dans le régime TIR, et elle contribuera à la transparence dans sa gestion. L'inscription de ces conditions et prescriptions dans le texte juridique de la Convention TIR revient aussi à simplifier le texte de l'accord écrit entre la CEE et l'IRU, qui a été renouvelé le 28 octobre 2013 pour les années 2014 à 2016 incluse, conformément à la note explicative 0.6.2 bis-2 du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention TIR.

14. Le Comité souhaitera peut-être prendre note du fait que, le 4 septembre 2013, le régime TIR a été réactivé en Afghanistan.

15. Le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) est également en train d'élaborer une nouvelle recommandation portant sur l'instauration d'un système de codes logiques amélioré permettant de signaler d'éventuels défauts dans le certificat d'agrément.

16. Enfin, le WP.30 débat actuellement de propositions d'amendements visant à ajouter à la Convention TIR un nouveau modèle de véhicule et de conteneur à bâches coulissantes et à toit coulissant. Lors de sa 133^e session, le Groupe de travail a assisté à la présentation d'un modèle de semi-remorque à bâches coulissantes et à toit coulissant, organisée par le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), dans l'enceinte de l'Office des Nations Unies à Genève. Le WP.30 a estimé que la construction du véhicule répondait de manière générale aux exigences en matière de sécurité douanière, et a décidé que ce nouveau modèle de véhicule et de conteneur à toit coulissant pouvait être ajouté aux annexes 2 et 7 de la Convention, moyennant plusieurs modifications que l'on s'efforce actuellement de simplifier en vue de leur adoption aux sessions à venir.

A. Banque de données internationale TIR et outils électroniques du secrétariat TIR

17. D'ores et déjà, 27 Parties contractantes à la Convention TIR transmettent les données de leurs titulaires de carnets TIR à la Banque de données internationale TIR (ITDB) via le site Web ITDB online+ et, depuis le lancement de cet outil en mars 2012, plus de 10 % des données concernant les titulaires de carnets TIR dans l'ITDB ont été corrigées soit directement par les autorités douanières soit en collaboration avec les associations nationales. Le site Web ITDB online+ semble bien contribuer efficacement à la transmission électronique de données à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et au secrétariat TIR de même qu'à la diffusion des contenus de l'ITDB, sachant que l'on compte plus de 1 500 utilisateurs enregistrés. Il vient de noter en outre que les utilisateurs des régimes douaniers visitant le site Web ITDB online+ peuvent également accéder au site Web du Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE.

18. Enfin, compte tenu de la réussite des essais d'intégration de l'ITDB dans le système NCTS/TIR des autorités douanières finlandaises, qui permet d'interroger automatiquement le service Web sécurisé du secrétariat TIR pour connaître le statut des titulaires de carnets TIR, le Service Web de la Banque de données internationale TIR (ITDBWS) a été rendu opérationnel le 2 décembre 2013 en Finlande.

B. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

19. Un séminaire technique de renforcement des capacités des autorités compétentes visant à améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de la Convention TIR relatives à la construction, à l'agrément et au contrôle de véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR s'est tenu à l'initiative du Services des douanes finlandaises, en coopération avec la Commission de contrôle TIR, les 18 et 19 juin 2013, à Helsinki (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8).

20. Organisé à l'intention des fonctionnaires des douanes des Parties contractantes à la Convention TIR chargés de l'agrément et du contrôle des véhicules TIR, le séminaire a également accueilli des responsables des politiques relatives aux douanes et au transport. La première journée était ouverte à des participants du secteur privé intéressés par le sujet, la deuxième était réservée aux fonctionnaires des douanes. Le séminaire comprenait des exposés présentés par des spécialistes appartenant aux services des douanes de différents pays ainsi qu'au secrétariat TIR de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

21. Les grandes conclusions issues du séminaire sont les suivantes:

- Il serait nécessaire de préciser certaines dispositions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR (sous la forme de croquis, notes explicatives, commentaires et pratiques optimales, d'un guide pratique ou d'un registre des types de véhicules agréés). En outre, certaines conceptions prises en considération par la Convention sont périmées, depuis que de nouveaux types de construction sécurisés ont été mis au point;
- Les prescriptions en matière de sécurité diffèrent actuellement selon les types de véhicules (véhicules à bâches coulissantes ou véhicules frigorifiques);
- Le modèle de rapport d'agrément est très utile et devrait être mis à disposition dans un format électronique modifiable sur le site Web de la CEE (prêt à être utilisé ou traduit dans les langues nationales);

- Les processus de certification (registres) sont de plus en plus informatisés au niveau national. La création d'une base de données internationale doit être poursuivie, en ayant présent à l'esprit les problèmes relatifs à la protection des données;
- Les certificats imprimés sur plusieurs pages doivent être sécurisés au moyen de tampons apposés sur chaque page ou de reliures sécurisées;
- Il est important que les inspecteurs soient au courant des nouveautés, aussi la formation continue par des séminaires et des ateliers devrait-elle être davantage encouragée. Les coordonnateurs douaniers TIR pourraient aussi avoir un rôle à jouer dans l'échange d'informations et de bonnes pratiques en ce qui concerne la procédure d'agrément;
- Le coût de la délivrance des certificats d'agrément varie d'un pays à l'autre. Dans certains cas, l'utilisation de formulaires vendus par les associations est obligatoire;
- Certaines dispositions de l'annexe 3 pourraient nécessiter des éclaircissements. Les agents des douanes ne savent pas dans quelle mesure ils peuvent intervenir lorsqu'il s'agit de véhicules étrangers qui à leurs yeux n'auraient pas dû être agréés;
- Les dispositions relatives à la fixation des lanières semblent floues et n'offrent peut-être pas une sécurité suffisante. Il est peut-être nécessaire d'ajouter une couture sécurisée par-dessus les rivets.

V. Crise du régime TIR

22. En juillet 2013, le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie a annoncé – et fini par appliquer – sa décision de mettre en place des mesures qui se traduisaient par le refus de la garantie TIR et l'obligation pour les transporteurs d'obtenir une garantie nationale. Cette décision était motivée par le fait que le système de garantie TIR ne protégeait pas suffisamment les recettes douanières et que l'Association nationale garante TIR de Fédération de Russie (ASMAP) avait cumulé d'importantes dettes envers les douanes. À ce stade, le secrétariat, en coopération avec les parties touchées et les parties prenantes, s'est lancé dans une analyse approfondie de la situation, d'un point de vue juridique et pratique, et a facilité le dialogue dans l'optique d'obtenir le retrait de la mesure. Compte tenu de ce qui précède, la TIRExB a tenu le 27 août 2013 une session extraordinaire afin de débattre de la situation de crise naissante, et d'y remédier.

23. Après un bref laps de temps pendant lequel elles ont été reportées, les mesures sont aujourd'hui appliquées sur presque tout le territoire de la Fédération de Russie. De plus, le Service fédéral des douanes avait dans un premier temps avisé l'ASMAP que l'accord qui les liait prendrait fin le 1^{er} décembre 2013. Le régime TIR courait donc le risque d'être totalement hors de fonction sur le territoire de la Fédération de Russie à compter de cette date butoir, ce qui aurait des conséquences pour des milliers de transporteurs. Fort heureusement, le 29 novembre 2013, le Service fédéral des douanes a indiqué à l'ASMAP que la date de fin de leur accord serait reportée au 1^{er} juillet 2014. Malgré cette heureuse initiative, les mesures nationales continueront d'être mises en œuvre à la plupart des points de franchissement des frontières au cours de cette période. En décembre 2013 (date d'établissement du présent rapport), des désaccords importants restent encore à régler entre les intervenants en jeu au sein de la Fédération de Russie.

24. Le Comité de gestion de la Convention TIR – organe de décision principal de la Convention – a estimé que les mesures en question constituaient une violation de la Convention (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115, par. 14). Une telle réaction de la part des Parties contractantes est la première du genre, et elle atteste leur profonde préoccupation quant à la situation actuelle. Le secrétariat a établi un document distinct pour la présente soixante-seizième session du TIC, qui revient en détail sur la crise du régime TIR (ECE/TRANS/2014/19).

VI. Projet eTIR

25. Le Comité souhaitera peut-être rappeler que les Parties contractantes à la Convention TIR ont lancé en 2003 le «projet eTIR», dans le but de remplacer l'utilisation du carnet TIR sur support papier par un échange de messages électroniques entre les intervenants en jeu dans le transit. Un système TIR informatisé offrira de nouvelles possibilités importantes en matière de sécurité et de gestion des risques, réduisant ainsi le risque de fraude. De plus, une coopération internationale renforcée permettra à tous les intervenants de réduire sensiblement leur charge administrative et d'optimiser les avantages que présente une chaîne d'approvisionnement intégrée. Enfin, la communication anticipée de renseignements concernant le chargement ainsi que l'échange de renseignements en temps réel accéléreront la procédure TIR.

26. Depuis le lancement du projet eTIR, plusieurs initiatives ont été prises par les administrations des douanes et le secteur privé en vue d'éliminer certaines des contraintes liées au régime TIR fondé sur le support papier. Dans la plupart des Parties contractantes à la Convention TIR, la gestion des opérations TIR est désormais assurée par des systèmes douaniers informatiques qui, dans certains pays, permettent aux opérateurs de transport de communiquer au préalable des données relatives au transport TIR sous forme électronique, voire les y obligent. Le secteur privé, et en particulier l'IRU, soucieux de mieux gérer les risques liés à la fourniture de garanties couvrant le transit international, a également informatisé la gestion de la plupart des activités liées au régime TIR.

27. Le projet eTIR tirera certainement parti de ces initiatives, mais il convient de souligner que, contrairement à d'autres systèmes, il permettra à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de disposer d'une plate-forme unique pour l'échange d'informations entre administrations douanières (C2C), et donnera aux autorités douanières la possibilité de gérer les données relatives aux garanties communiquées par des garants à des détenteurs de carnets TIR autorisés.

A. Faits nouveaux concernant le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1)

28. The Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a tenu deux sessions en 2013, au cours desquels il a achevé l'incorporation d'un mécanisme international de déclaration dans le projet eTIR, a longuement examiné les résultats de l'analyse coûts-avantages du système eTIR¹ et a achevé la version 4.0a du modèle de référence eTIR (document informel GE.1 n° 4, de 2013).

¹ Le rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR sur sa vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.30/2013/10) a été approuvé par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa 135^e session.

29. Dans ce contexte, le Groupe d'experts a passé en revue toutes les tâches et activités énumérées dans l'énoncé de ses missions (TRANS/WP.30/2002/11, annexe 1), et a estimé que le modèle de référence eTIR englobait l'intégralité du mandat qui lui avait été dévolu par le WP.30. Parallèlement, le GE.1 a considéré que, en fin de compte, c'est au WP.30 de valider le modèle de référence eTIR et de déterminer si le Groupe d'experts s'est acquitté de façon satisfaisante de son mandat. Le rapport sur la dernière (vingt-troisième) session (ECE/TRANS/WP.30/2014/4) et le modèle de référence eTIR seront soumis au WP.30 à ses 136^e et 137^e sessions, respectivement.

30. De plus, il convient de noter que les travaux du GE.1 ont déjà été mis à profit dans le cadre de deux projets importants: a) le projet SEED (système d'échange électronique des données), qui vise à connecter les systèmes informatiques des administrations des douanes de la région des Balkans; et b) le projet pilote eTIR lancé par la Turquie, dont l'objectif est de mettre à l'épreuve en environnement réel les principes et messages eTIR dans un nombre limité de pays, à savoir la Bulgarie, l'Italie, la Roumanie et la Turquie (voir sect. D ci-après).

B. Analyse coûts-avantages du projet eTIR

31. À sa quarante-huitième session, faisant suite aux demandes émanant du Comité, du WP.30 et du GE.1, la TIRExB a chargé le secrétariat de procéder à une analyse coûts-avantages du projet eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, par. 10). La version finale de l'analyse coûts-avantages du système eTIR, telle qu'établie par les consultants avec lesquels le contrat a été conclu, figure dans le document informel GE.1 n° 12 Rev.1 (2012). Sur la base de ce document et à la demande du GE.1, le secrétariat a établi un document (ECE/TRANS/WP.30/2013/11), qui contient un résumé de l'analyse coûts-avantages réalisée par les consultants, ainsi qu'une évaluation faite par le secrétariat, assortie de recommandations. À sa session de mai 2013, le GE.1 a demandé que le document en question soit inclus, en tant qu'annexe, dans la version 4.0 du modèle de référence eTIR (document informel GE.1 n° 4, de 2013). Se fondant sur les résultats de l'analyse coûts-avantages et sur sa propre expérience, le Groupe d'experts GE.1 a formulé les recommandations suivantes:

a) Considérant que le projet eTIR semble très rentable pour toutes les parties concernées par la procédure TIR, il est recommandé de mettre en œuvre le système eTIR, notamment au niveau national, dès que les dispositions juridiques auront été élaborées et ratifiées, que les spécifications techniques seront achevées et qu'une feuille de route aura été adoptée pour la réalisation du projet;

b) Considérant le grand intérêt du projet pour les titulaires de carnet TIR, on pourrait envisager de financer le système international eTIR par des prélèvements sur chaque transport TIR, comme cela se pratique pour la TIRExB;

c) Considérant la nature confidentielle des données qui seront traitées par le système eTIR international et eu égard aux différences de coûts relativement faibles par rapport à la solution d'informatique en nuage préconisée dans l'analyse coûts-avantages, il est recommandé que le système international eTIR soit hébergé par les centres de données du Centre international de calcul des Nations Unies (CIC) ou de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG);

d) Considérant qu'il existe sur le marché des logiciels d'échange, il est recommandé d'envisager l'utilisation de solutions disponibles dans le commerce, notamment de logiciels libres, pour le développement du système international eTIR.

C. Aspects juridiques du projet eTIR

32. Avec l'achèvement récent de l'analyse coûts-avantages du système eTIR, il y a lieu désormais d'axer les travaux sur les aspects non plus techniques mais juridiques de la mise en œuvre du projet. Parmi les principales questions à examiner figurent notamment: le mode d'intégration du système informatisé dans le cadre juridique TIR et les effets de cette intégration sur les dispositions en vigueur de la Convention TIR; les répercussions que cela pourrait avoir sur le droit international privé ainsi que sur les formalités administratives et les structures juridiques nationales; et le rôle et les responsabilités des différents intervenants (autorités douanières, associations nationales, organisation internationale, assureurs et TIRExB) de la Convention TIR, une fois le système sur papier remplacé par l'échange de données informatisé (EDI).

33. Compte tenu de ce qui précède, le WP.30 et la TIRExB ont étudié le document ECE/TRANS/WP.30/2013/8, qui renferme une évaluation des différentes options possibles s'agissant de l'adoption des dispositions juridiques qui permettraient l'informatisation intégrale du régime TIR. Ils ont débattu des avantages et des inconvénients des différentes options et, de prime abord, ont penché en faveur de l'idée d'un protocole ou d'une modification de la convention actuelle. Ensuite, ils ont également souligné qu'une nouvelle convention pourrait aussi ouvrir de nouvelles perspectives s'agissant de la modernisation plus poussée du transport en transit. Aucune conclusion définitive n'a encore pu être formulée, mais d'intenses travaux devraient être menés sur la question dès 2014.

D. Projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie

34. Les administrations douanières italienne et turque se sont rencontrées le 22 novembre 2013 afin de poursuivre leurs travaux concernant un projet pilote eTIR. Malgré le manque de ressources, du côté italien en particulier, les deux administrations sont convenues des différentes mesures à prendre pour avancer dans le projet. Elles ont modifié et affiné le projet de mandat du projet, l'objectif étant de parvenir à la signature début 2014. La nouvelle version du mandat prévoit une mise en œuvre du projet par phases successives. Dans un premier temps, le projet pilote se limitera aux transports entre la Turquie et l'Italie (et inversement), avec un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination. Des configurations plus complexes seront ajoutées au fur et à mesure que l'on avance dans le projet.

E. Projet du Compte de l'ONU pour le développement: «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»

35. Enfin, au titre de la huitième tranche du projet du Compte de l'ONU pour le développement (2012-2013), un projet mondial étroitement lié au système eTIR est mis en œuvre. L'objectif de ce projet est de renforcer les capacités des pays en développement et en transition en vue de faciliter le franchissement légal des frontières grâce à l'augmentation du volume des données électroniques sécurisées échangées par les administrations douanières et au recours plus fréquent à des messages électroniques internationaux normalisés. Ce projet, qui respecte le champ d'application et les priorités des cadres stratégiques pour 2012-2013 des sous-programmes concernés de la CEE, de la CESAP, de la CEA, de la CESAO et de la CEPAL, est directement lié aux objectifs de développement convenus sur le plan international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement et le programme de l'ONU en matière de développement. Il fait

fond sur l'expérience du WP.30 et, en particulier, sur les travaux menés à bien par le GE.1 pendant huit ans. Une analyse détaillée du projet du Compte de l'ONU pour le développement et son état d'avancement actuel sont exposés dans le document ECE/TRANS/2014/8 au titre de l'alinéa *e* du point 3 de l'ordre du jour.

VII. Considérations du Comité

36. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités du secrétariat, des Parties contractantes et du WP.30 énumérées ci-dessus, et leur apporter son soutien. Il est aussi invité à soutenir la poursuite du projet eTIR et à prolonger le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2014.
