



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-deuxième session

Genève, 25-28 février 2020

Point 4 k) de l'ordre du jour provisoire

Questions stratégiques de nature horizontale ou réglementaire :

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, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)

Note du secrétariat*

Résumé

On trouvera dans le présent document un résumé des activités menées dans le domaine du franchissement des frontières par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et son groupe d'experts subsidiaire, par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2), par le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation de 1982 (AC.3) et par le secrétariat TIR de la CEE. Ces activités comprennent l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR.

Le Comité sera **informé des** principaux résultats des 151^e, 152^e et 153^e sessions du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/302, ECE/TRANS/WP.30/304 et ECE/TRANS/WP.30/306) et sera invité à **prendre note** des activités menées en 2019 par l'AC.2, y compris, mais non exclusivement, les amendements adoptés (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/141, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/143 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145) et par l'AC.3 (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/22), tel qu'exposé dans le présent document.

En particulier, le Comité sera **informé** des progrès accomplis dans les discussions de l'AC.2 sur le cadre juridique du projet eTIR, qui ont abouti à un accord sur un texte définitif qui sera présenté pour adoption à la session de février 2020 de l'AC.2, et il sera invité à **exprimer son appui** à la poursuite du projet eTIR, et à cette fin : a) **décider de proroger** le mandat du Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) pour l'année 2020 jusqu'à sa transformation en un groupe d'experts officiel ; b) **exhorter** une fois de plus les Parties contractantes et les

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



parties prenantes concernées à veiller à ce que le financement permettant de rendre fonctionnel le projet eTIR soit assuré ; c) **exhorter** les Parties contractantes à ne pas soulever d'objection aux propositions relatives à une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR introduisant l'informatisation du régime TIR dans le texte juridique de la Convention, mais d'utiliser à la place, si cela est jugé nécessaire, la clause d'exemption introduite avec l'annexe 11 ; et d) **demander** au secrétariat de poursuivre les applications expérimentales du système international eTIR sur la base des spécifications techniques eTIR, en coopération avec les États membres qui ont manifesté leur intérêt et l'IRU.

Dans le même temps, le Comité **sera invité à examiner** le document ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et son Corr.1, dans lequel est énoncée une proposition visant à transformer le WP.30/GE.1 en groupe d'experts officiel, ainsi que son mandat, adopté par le WP.30 à sa 153^e session. Le Comité **sera prié d'approuver** le mandat du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) et **d'approuver sa création** en tant que nouveau groupe d'experts officiel (avec le même sigle, c'est-à-dire GE.1). Le Groupe devrait se réunir au moins deux fois en 2020 et au moins deux fois en 2021 avant de conclure ses travaux par un rapport final qui sera soumis au WP.30 à sa session de février 2022.

Le Comité sera **invité à prendre note** des mesures de suivi prises par le WP.30 pour faire concorder ses travaux avec la stratégie du Comité, en particulier dans leurs aspects ayant trait à la sécurité routière. À cette fin, le WP.30 a mené une enquête à laquelle 29 pays ont répondu. Le WP.30 a confirmé les conclusions préliminaires du secrétariat, soulignant en particulier l'impression que les rôles et les tâches des autorités douanières dans le domaine de l'application des règles de sécurité routière étaient extrêmement limités, à l'exception du contrôle de l'état technique des véhicules à l'exportation ou à l'importation ou de la participation des douanes aux contrôles des tachygraphes, du poids et des dimensions des véhicules ou à du contrôle du respect des règlements relatifs aux marchandises dangereuses.

Enfin, le Comité sera **invité à noter** que, à sa 153^e session, le WP.30 a examiné des propositions visant à faire concorder ses travaux avec la stratégie du Comité. Le WP.30 a examiné la liste des tâches qu'il devrait entreprendre dans les années à venir en plus de ses travaux ordinaires. Il s'est déclaré prêt, en principe, à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité et a donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à entreprendre, sous réserve d'un réexamen à tout moment ultérieurement. Le Groupe de travail a par ailleurs fait valoir que les tâches imposées : a) ne devaient pas interférer avec ses tâches habituelles ; b) ne devaient pas donner lieu à des modifications mécaniques dont le seul but serait l'alignement sur la stratégie du Comité ; et que c) il déciderait seul de l'intérêt qu'il y aurait à proposer ou adopter des amendements aux instruments juridiques ou à entreprendre toute autre initiative connexe. À titre de mise en garde, la délégation de l'Union européenne a conseillé à la CEE de ne pas laisser ses efforts visant à être reconnue comme un acteur mondial s'agissant des instruments juridiques relatifs aux transports porter préjudice à sa mission de gardienne des intérêts de la région de la CEE. La délégation ukrainienne a rappelé la longue série de questions et de réponses élaborées par la Commission de contrôle TIR aux fins de la formation des diverses parties prenantes du système TIR et a invité le Groupe de travail à les examiner et, au besoin, les modifier ou les actualiser, afin de rendre compte de l'état actuel de la Convention TIR.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.30/2019/7/Rev.1

ECE/TRANS/WP.30/2019/8

ECE/TRANS/WP.30/2019/8/Corr.1 (anglais seulement)

ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1

I. Contexte et mandat

1. Le présent document a été établi conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2020 (ECE/TRANS/254, par. 156, et ECE/TRANS/2016/31, activité 02.10 : Problèmes douaniers intéressant les transports). Il rend compte des progrès réalisés en 2019 par les Parties contractantes, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2), le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation de 1982 (AC.3) et le secrétariat TIR de la CEE dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, notamment en ce qui concerne :

- Les faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, ainsi que les initiatives de suivi et de renforcement des capacités pour aider à la bonne application de cette convention au niveau national ;
- Les activités et l'évolution de la Convention TIR et le fonctionnement du système TIR ;
- Les progrès réalisés dans le cadre du projet eTIR, la mise au point définitive du texte du projet d'annexe 11 à la Convention visant à encadrer juridiquement l'informatisation du régime TIR et l'état d'avancement du mémorandum d'accord quinquennal sur la coopération entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers (IRU) dans le domaine de l'informatisation du régime TIR et les projets expérimentaux qui s'y rattachent ;
- Les faits nouveaux concernant la Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international ;
- Les questions actuelles concernant l'application en Égypte et en Jordanie de la Convention douanière de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés ;
- La demande faite par le Comité de faire concorder les travaux du WP.30 avec la stratégie du Comité jusqu'en 2030.

II. Convention sur l'harmonisation

2. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2019, aucune nouvelle adhésion à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) n'a été enregistrée. Le nombre de Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation s'élève donc à 58 depuis son entrée en vigueur pour le Turkménistan, le 27 février 2017.

A. Propositions d'amendement à la Convention

3. À sa onzième session (juin 2019), l'AC.3 avait noté que le WP.30, à sa 151^e session (février 2019), avait demandé au secrétariat d'établir une proposition d'amendement à l'article 7 de l'annexe 8 à effet de porter de deux à cinq ans la fréquence du mécanisme de notification. L'AC.3 avait noté que l'Union européenne et ses États membres pouvaient accepter la proposition, en attendant qu'elle soit confirmée par une décision officielle du Conseil, et ne pouvaient donc l'adopter qu'à titre provisoire. À la 153^e session du WP.30 (octobre 2019), la délégation de l'Union européenne avait indiqué que la procédure d'adoption officielle était bien avancée et que le secrétariat pouvait organiser une réunion de l'AC.3. Le Groupe de travail a donc chargé le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour convoquer la douzième session de l'AC.3, y compris d'établir les documents d'avant session, de séance et d'après session, parallèlement à sa 154^e session, qui se tiendrait le mercredi 5 février 2020 de 17 heures à 18 heures, le seul point de l'ordre

du jour étant l'adoption officielle de la proposition d'amendement (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 27).

B. Enquête biennale sur la mise en œuvre de l'annexe 8 relative au passage des frontières dans le cadre du transport routier international

4. À sa onzième session (juin 2019), l'AC.3 a pris note des résultats de l'enquête biennale menée en 2018 sur l'annexe 8 à la Convention. En particulier, l'AC.3 a pris note du fait que 25 pays avaient répondu à l'enquête, même si certaines réponses étaient incomplètes. Les conclusions de l'analyse indiquaient que les Parties contractantes mettent en œuvre avec succès plusieurs dispositions de l'annexe 8. Toutefois, des progrès restaient néanmoins à faire sur les points suivants : utilisation du certificat international de pesée de véhicule, facilitation des procédures de délivrance des visas, transfert des contrôles des postes frontière aux lieux de départ et de destination, adhésion à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, reconnaissance du certificat international de contrôle technique, etc. L'AC.3 a constaté que, jusqu'à présent, les enquêtes n'apportaient qu'une quantité limitée de données comparables sur les progrès de l'application de l'annexe 8 et a donc chargé le secrétariat d'établir, pour la prochaine enquête, prévue en 2023, une liste de centres spécialisés qui seraient chargés de coordonner les réponses des pays. Il a en outre décidé que les résultats des futures enquêtes ne seraient plus anonymes, afin de pouvoir mieux évaluer la situation de chaque pays et, dans la mesure du possible, agir sur chacun d'eux séparément (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/22, par. 18 et 19).

III. La Convention TIR

A. Propositions d'amendement à la Convention

5. En 2019, la Convention TIR de 1975 est entrée en vigueur pour l'Argentine et Oman. Avec ces dernières adhésions, la Convention TIR compte 76 Parties contractantes. En outre, le système TIR est actif dans 62 pays. En octobre 2019, l'Arabie saoudite a annoncé qu'elle était sur le point de faire entrer le système TIR en service sur son territoire.

6. En 2019, le WP.30 et l'AC.2 ont poursuivi leurs travaux d'examen et de mise au point de diverses propositions d'amendement à la Convention TIR. Au cours de l'année 2019, l'AC.2 a accepté diverses propositions d'amendement (en attendant leur adoption officielle), y compris les suivantes :

- La modification du paragraphe 1 de l'article 6, de la note explicative 0.6.2 et du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9 consistant à modifier le libellé actuel pour qu'il se lise comme suit : « Les autorités douanières ou autres autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent » et à remplacer, dans la note explicative 0.6.2, l'expression « peuvent agréer » par « peuvent habilitier ».
- La modification de l'article 18, qui consiste à porter de quatre à huit le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination, en l'accompagnant de la nouvelle note explicative 0.18.3 à effet d'obliger les Parties contractantes à communiquer au public ainsi qu'à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) toute limitation de l'application dudit article.
- Le remplacement, dans l'annexe 1 (Modèle du carnet TIR, version 1 et version 2), n° 5 des Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR, de « quatre » par « huit » pour le nombre maximum de bureaux de douane de départ et de destination.

7. En outre, le WP.30, à sa 151^e session (février 2019), a adopté un commentaire à l'article 1 o) de la Convention, et l'AC.2, à sa soixante et onzième session (octobre 2019), l'a approuvé par consensus tout en prenant note d'une réserve de la délégation russe. Ce commentaire permet aux pays d'accepter, avec le consentement du titulaire du carnet TIR,

que d'autres personnes effectuent un transport TIR ou une partie de celui-ci avec le carnet TIR délivré à ce même titulaire. Le commentaire fournit également des instructions sur la manière d'indiquer dans le carnet TIR le recours à un ou plusieurs sous-traitants.

8. Au cours de l'année 2019, l'AC.2 a poursuivi l'examen des propositions de la TIRExB concernant une nouvelle note explicative et un commentaire à l'article 49 de la Convention, afin d'élargir le champ des facilités plus importantes que les Parties contractantes peuvent accorder aux transporteurs, en particulier, mais sans s'y limiter, à l'expéditeur et au destinataire autorisés. Dans sa déclaration liminaire à l'occasion de la soixante et onzième session de l'AC.2 (octobre 2019), la Secrétaire exécutive de la CEE, M^{me} O. Algayerova, a rappelé aux délégations, entre autres, la possibilité historique de permettre au système TIR de remplir sa fonction de système mondial de transit douanier pour la prochaine décennie du XXI^e siècle, en les exhortant à adopter la note explicative et le commentaire à l'article 49. Elle a déclaré que, selon elle, l'argument selon lequel de telles installations affaibliraient la position des douanes ne tenait pas. Au contraire, étant donné que la tâche des douanes de sécuriser le système serait remplacée par un ensemble complexe de conditions et d'exigences pour les utilisateurs, y compris l'utilisation d'outils électroniques avancés, les douanes seraient même en mesure de renforcer leur surveillance du système. Lors de la session, plusieurs délégations ont réaffirmé leur appui aux propositions ; la délégation russe a toutefois maintenu son opposition, faisant valoir que le transfert de certaines tâches des douanes aux transporteurs, même dûment autorisé et strictement encadré, compromettrait la sécurité du régime TIR. En l'absence de progrès, l'AC.2 a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session de février 2020 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, par. 42).

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

1. Fonctionnement de la Banque de données internationale TIR

9. À sa soixante-neuvième session (février 2019), l'AC.2 a noté que le module de la Banque de données internationale TIR (ITDB) sur les bureaux de douane avait été achevé, mais que la TIRExB avait décidé d'en limiter pour le moment l'accès aux seules douanes, jusqu'à ce que le problème des divergences relevées entre diverses sources de données ait été résolu (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/141, par. 27).

10. À sa soixante et onzième session (octobre 2019), l'AC.2 s'est félicité de l'achèvement du processus de recrutement d'un nouveau spécialiste des systèmes d'information au sein du secrétariat. En conséquence, diverses tâches en suspens concernant l'exploitation et le développement de l'ITDB pourraient désormais être reprises. En outre, des efforts seraient faits pour accroître le nombre de Parties contractantes utilisant la Banque et ses services Web et pour s'assurer de la validité des données. L'AC.2 a relevé que 50 Parties contractantes étaient enregistrées dans l'ITDB et que, au 1^{er} janvier 2019, 40 d'entre elles utilisaient activement l'application (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, par. 11).

2. Propositions relatives à la soumission mandataire de données à la Banque de données internationale TIR

11. Dans le courant de l'année 2019, l'AC.2 a poursuivi l'examen des propositions élaborées par la TIRExB, qui portaient sur la communication obligatoire de données à l'ITDB. Le Gouvernement ouzbek et l'IRU ont également soumis des propositions d'amendement relatives à l'utilisation de l'ITDB. À sa soixante et onzième session (octobre 2019), l'AC.2 a examiné les propositions de la TIRExB visant à promouvoir l'utilisation de l'ITDB en rendant obligatoire la soumission de données sous forme électronique, de sorte à asseoir le statut de l'ITDB en tant que base de données fiable. L'AC.2 a accepté, à la majorité, les propositions dans l'attente de leur adoption officielle à sa session de février 2020. La délégation ouzbèke était disposée à soutenir la proposition de la TIRExB s'il était dûment tenu compte des propositions de l'Ouzbékistan et de l'IRU, et elle a demandé que les propositions soient examinées conjointement à la session de février 2020. L'AC.2 a constaté que, si les propositions de la TIRExB portaient sur la soumission obligatoire de

données à l'ITDB, les propositions du Gouvernement ouzbek et de l'IRU concernaient les informations figurant dans l'ITDB sur l'exclusion temporaire ou permanente des titulaires de carnets TIR (note explicative 0.38.2) et les conséquences de l'absence de données dans l'ITDB (note explicative 9.II.4). Des représentants ont rappelé au Comité que l'absence de ces données relevait du non-respect des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la deuxième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR, qui font obligation aux autorités compétentes de transmettre à la TIRExB, dans un délai d'une semaine à compter de la date de l'habilitation, des renseignements sur l'habilitation des titulaires de carnets TIR. L'AC.2 a demandé au secrétariat de poursuivre ses efforts de mise à jour de l'ITDB, en particulier pour ce qui est des Parties contractantes qui n'utilisent pas régulièrement celle-ci, et a décidé de revenir sur cette question à sa session de février 2020 (ECE/TRANS/WP.30AC.2/145, par. 43 à 46).

C. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

12. Depuis la précédente session du Comité, en février 2019, le secrétariat a participé : a) à un atelier de renforcement des capacités sur le régime TIR, le régime eTIR et l'AETR¹ (18 et 19 juin 2019, Oulan-Bator) ; b) au vingt-cinquième cours pour le personnel de gestion des frontières organisé par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) (24 octobre 2019, Douchanbé) ; c) à un atelier sur les conventions de 1954 et de 1956 sur l'importation temporaire et autres instruments juridiques dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, organisé par l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) (2 et 3 novembre 2019, Le Caire) ; d) une manifestation parallèle pendant l'Assemblée générale des Nations Unies à New York, organisée par le secrétariat en coopération avec le Bureau du Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, sur le système international eTIR et les avantages que son application apporterait aux pays sans littoral (5 et 6 décembre 2019, New York).

IV. Évolution de l'application de la Convention TIR

A. Élection des membres de la Commission de contrôle TIR

13. À sa soixante-neuvième session, l'AC.2 a élu ou réélu neuf membres de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) pour la période 2019-2020. Les neuf membres sont (dans l'ordre alphabétique anglais de leurs noms de famille) : M. Sergey Amelyanovich (Fédération de Russie) ; M. Mostafa Ayati (République islamique d'Iran) ; M. Marco Ciampi (Italie) ; M^{me} Didem Dirlik Songür (Turquie) (Présidente) ; M. Pierre-Jean Laborie (Commission européenne) ; M. Hugo Richard Mayer (Autriche) ; M. Sergiy Somka (Ukraine) ; M^{me} Elisaveta Takova (Bulgarie) ; et M. Farid Valiyev (Azerbaïdjan).

B. Habilitation de l'IRU et accord entre la CEE et l'IRU

14. À sa soixante-neuvième session (février 2019), l'AC.2, conformément aux dispositions de l'article 6.2 *bis*, de l'article 10 b) de l'annexe 8, et des notes explicatives 0.6.2 *bis*-2 et 8.10 b), avait habilité l'IRU à organiser le fonctionnement d'un système de garantie international et à centraliser l'impression et la distribution des carnets TIR pour la période allant de 2020 à 2022 inclus. L'AC.2 a décidé de donner au secrétariat un mandat préliminaire pour conclure le nouvel accord entre la CEE et l'IRU permettant de continuer à financer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR à partir de 2020, sous réserve de confirmation officielle à sa session d'octobre 2019 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/141, par. 37). À sa soixante et onzième session (octobre 2019), l'AC.2 a adopté le nouvel accord entre la CEE et l'IRU pour la période 2020-2022 inclus et a chargé la CEE et

¹ Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

l'IRU de procéder à la signature du nouvel accord dans les meilleurs délais, et, dans tous les cas, bien avant le 15 novembre 2019 (ECE/TRANS/WP.30/145, par. 57).

C. Contrôle du Fonds d'affectation spéciale TIR par le Bureau des services de contrôle interne

15. À sa soixante et onzième session (octobre 2019), l'AC.2 a noté que la vérification des comptes de la TIRExB et du secrétariat TIR, qu'il avait demandée à sa soixante-quatrième session (octobre 2016), avait été réalisée par le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) et achevée en mars 2019. L'AC.2 a noté que le secrétariat avait déjà soumis le rapport d'audit à la TIRExB à sa quatre-vingt-deuxième session (juin 2019) et, sur la base des observations de la Commission, avait commencé à travailler sur les 10 recommandations formulées par le BSCI. L'AC.2 a examiné les recommandations et a présenté ses observations initiales et son mandat au secrétariat pour qu'il établisse des documents d'appui, si nécessaire, pour examen à sa soixante-douzième session (février 2020) (ECE/TRAN/WP.30/AC.2/145, par. 61 à 83).

V. eTIR

A. Projets expérimentaux eTIR et nouvelles étapes vers l'informatisation complète du régime TIR

16. Dans le cadre du mémorandum d'accord quinquennal sur la coopération entre la CEE et l'IRU dans le domaine de l'informatisation du régime TIR et de l'accord d'appui relatif aux contributions en vue de l'informatisation complète du régime TIR, signé le 6 octobre 2017, l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran avaient lancé un nouveau projet eTIR. Le premier transport eTIR de la République islamique d'Iran vers l'Azerbaïdjan avait eu lieu le 18 juin 2019, et d'autres transports avaient eu lieu depuis lors. Les deux pays s'efforçaient d'inclure d'autres pays dans le projet d'informatisation du régime TIR le long de plusieurs grandes routes de transit de la région.

17. Le projet eTIR entre la République islamique d'Iran et la Turquie s'était poursuivi en 2019 et les deux pays examinaient une révision de leur mémorandum d'accord existant afin d'étendre le projet expérimental eTIR à tous les bureaux de douane et à tous les titulaires de carnets TIR des deux pays. Le projet expérimental eTIR entre la Géorgie et la Turquie s'était poursuivi à la satisfaction des deux administrations.

B. Faits nouveaux intervenus au sein du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR

18. À sa 153^e session (octobre 2019), le WP.30 a noté que le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) avait tenu sa trentième session les 18 et 19 septembre 2019 à Budapest, à l'invitation de l'administration douanière hongroise. Il s'est félicité de la participation de la Fédération de Russie et a noté que le GE.1 avait examiné, entre autres, certaines questions sur lesquelles les Parties contractantes n'étaient pas encore parvenues à un consensus lors de l'examen du projet d'annexe 11. Au cours de la session, le Groupe d'experts avait également examiné une étude sur la connexion au système international eTIR et la clause dite « de dérogation », et avait noté que le Monténégro, la Norvège et la Suisse avaient indiqué qu'ils pourraient en faire usage en raison de la faiblesse du volume des transports sous TIR au regard du coût de la connexion au système international eTIR.

19. Le WP.30 a noté que le GE.1, tout en s'efforçant de préciser quels bureaux de douane, le long d'un transport TIR, devaient recevoir des données TIR préalables, avait fait des propositions tendant à modifier légèrement l'article 2 b) et l'article 6 de l'annexe 11. En ce qui concernait la question de l'authentification du titulaire, le Groupe de travail a également noté que le GE.1 avait suivi avec intérêt un exposé des experts de la Fédération

de Russie sur le recours à des tierces parties de confiance pour la reconnaissance internationale des signatures électroniques. L'exposé avait suscité de l'intérêt et de nombreuses questions, en particulier à propos de l'utilisation obligatoire des signatures électroniques par toutes les Parties contractantes, du coût de la mise en place d'un réseau de tierces parties de confiance à l'échelle nationale et centrale et des rôles et responsabilités de ces tiers. Le Groupe de travail a pris acte du fait que le GE.1 avait décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session suivante (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 10 à 12).

C. Transformation du GE.1 de groupe d'experts informel en groupe d'experts officiel

20. À sa 153^e session (octobre 2019), le WP.30 a rappelé que, depuis la fin du mandat initial, en 2015, le secrétariat avait fait appel au GE.1 chaque fois que des questions soulevées dans le cadre des projets expérimentaux eTIR ou de l'élaboration de la nouvelle annexe 11 pouvaient avoir des incidences sur les spécifications eTIR, ce qui nécessitait de les modifier, c'est-à-dire en pratique une ou deux fois par an. À la demande du WP.30, le Comité avait prolongé le mandat du GE.1 chaque année depuis 2016. Le Groupe de travail a estimé que l'officialisation du GE.1 faciliterait la mise au point définitive des spécifications eTIR qui devraient être adoptées par les Parties contractantes une fois que l'annexe 11 serait entrée en vigueur. À cette fin, un groupe officiel d'experts, qui travaillerait avec les documents officiels dans les trois langues de la CEE et bénéficierait de services d'interprétation pendant les sessions, pourrait permettre d'accroître la participation des délégations francophones et russophones et, partant, de progresser plus rapidement vers la mise au point définitive des spécifications eTIR. Le Groupe de travail a adopté le mandat du GE.1 et a demandé au secrétariat de faire approuver sa création en tant que nouveau groupe d'experts officiel (avec le même sigle, à savoir GE.1), avant de demander l'approbation de la Commission exécutive (EXCOM). En même temps, pour ne pas compromettre l'excellent travail du GE.1 dans sa configuration actuelle, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de demander également au Comité de maintenir le GE.1 en tant que groupe informel jusqu'à ce qu'il devienne un groupe d'experts officiel. À la demande de la délégation de l'Union européenne, il a été demandé au secrétariat, lors de la présentation de la proposition de transformation au Comité, que le GE.1 se réunisse au moins deux fois en 2020 et au moins deux fois en 2021, afin que davantage de sessions puissent être organisées, à des intervalles plus courts. La délégation ukrainienne a souligné qu'il importait de fournir des arguments pertinents en faveur de la transformation (ECE/TRANS/WP.30/305, par. 13 et 14). La justification de la transformation et le mandat du GE.1 figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1.

D. Annexe 11 à la Convention TIR

21. Au cours de ses sessions de 2019, y compris une session extraordinaire consacrée uniquement à ce sujet (juin 2019), l'AC.2 a longuement examiné et est finalement parvenu à un accord sur le libellé définitif des amendements à la Convention TIR de 1975 et sur une nouvelle annexe 11, introduisant le système eTIR dans le texte juridique de la Convention, dans l'attente de son adoption officielle à sa session de février 2020².

22. Pour la première fois, l'AC.2 a décidé de s'écarter de la procédure normale, selon laquelle les amendements, s'ils sont acceptés conformément aux dispositions applicables, entrent en vigueur pour toutes les Parties contractantes à la Convention. Pour permettre aux Parties contractantes qui ne seraient pas intéressées ou pas encore prêtes à commencer à mettre en œuvre le régime eTIR de se retirer, le nouvel article 60 *bis* leur offre la possibilité de notifier au Secrétaire général des Nations Unies leur non-acceptation de l'annexe 11. Cette possibilité a été mise en place pour éviter que ces pays ne soulèvent une objection contre les propositions, considérant qu'une seule objection suffirait pour rendre l'ensemble

² On trouvera le texte de synthèse du projet de cadre juridique de la procédure eTIR dans le rapport final de la soixante et onzième session du Comité de gestion TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/145, annexe I).

nul et non avenu. Ainsi, si aucune objection n'est soulevée, l'annexe 11 n'entrera en vigueur que pour les Parties contractantes à la Convention qui n'auraient pas informé le Secrétaire général de leur non-acceptation de l'annexe 11.

VI. Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, du 22 février 2019

23. Le Comité souhaitera peut-être rappeler que le WP.30, à sa 151^e session (février 2019), avait achevé ses délibérations sur le projet de texte d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international et avait procédé à un vote par appel nominal des États membres de la CEE dans l'ordre alphabétique anglais. Quatre pays (Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Tadjikistan et Turquie) avaient voté pour, sans qu'aucun pays ne s'y oppose. Les autres États membres de la CEE s'étaient abstenus ou n'étaient pas présents lors du vote. Le Groupe de travail avait adopté le texte de la nouvelle Convention et attendait avec intérêt son adoption finale par le Comité. À sa quatre-vingt-unième session (février 2019), le Comité a examiné le texte de la nouvelle convention, tel que convenu par le WP.30 à sa 151^e session, et l'a adopté, avec l'abstention des États membres de l'Union européenne. Il a demandé au secrétariat de transmettre le texte au dépositaire pour ouverture à la signature (voir ECE/TRANS/288, par. 87).

24. À sa 153^e session (octobre 2019), le secrétariat a informé le WP.30 que, le 26 septembre 2019, lors de la cérémonie annuelle des traités, tenue à l'occasion de la soixante-quatorzième session de l'Assemblée générale des Nations Unies à New York, le Tchad avait signé la Convention. La délégation russe a informé le WP.30 que, le 30 septembre 2019, sur proposition du Ministère des transports, le Gouvernement russe avait approuvé la signature de la Convention. Le Ministère des transports avait été chargé de signer le document au nom de la Fédération de Russie. Rappelant l'importance de la nouvelle Convention pour le développement du trafic ferroviaire international de voyageurs, le représentant de la délégation a invité les États à y adhérer (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 29 et 30).

VII. Conventions douanières relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956)

25. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2019, le statut des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) n'a pas changé et qu'actuellement ces Conventions comptent respectivement 80 et 26 Parties contractantes.

26. En 2019, le WP.30 a continué de s'occuper des questions en suspens concernant l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie, notamment parce que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures fixés dans la Convention. À sa 151^e session (février 2019), le WP.30 avait été informé que, conformément à la demande du Conseil des douanes de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), la Secrétaire exécutive de la CEE avait une fois de plus sollicité les autorités compétentes de la Jordanie par la voie diplomatique, en leur demandant de répondre à une lettre de 2017 dans laquelle les problèmes d'application de la Convention de 1954 dans ce pays avaient été présentés en détail. Le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'informer également le Comité (ECE/TRANS/WP.30/302, par. 40, et ECE/TRANS/288, par. 86).

27. À sa 152^e session (juin 2019), le secrétariat a informé le WP.30 qu'à sa session de février 2019, le Comité avait demandé instamment à toutes les parties prenantes à la Convention douanière de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés de respecter les dispositions de la Convention et de faire en sorte que le carnet de passage en douane puisse continuer d'exister pour l'Égypte et la Jordanie. Il l'a en outre informé que deux lettres avaient été reçues de la mission de la Jordanie à Genève. Dans ses lettres, la mission, agissant à la demande des autorités douanières jordaniennes, demandait : a) le retrait de l'agrément accordé au Club automobile royal de Jordanie ; b) des renseignements sur les nouveaux organismes à agréer pour le territoire de la Jordanie ; c) des renseignements sur l'Association internationale arabe des clubs automobiles. Dans sa lettre de réponse, la CEE expliquait que, conformément à l'article 6 de la Convention de 1954, il incombait aux autorités nationales compétentes d'agréer des associations nationales ou de leur retirer un agrément, et que ces mêmes autorités étaient libres d'agréer toute nouvelle association dans la mesure où celle-ci était affiliée à la FIA. En outre, la CEE informait la mission qu'elle ne disposait d'aucune information sur l'Association internationale arabe des clubs automobiles et lui suggérait de s'adresser au Conseil économique et social afin de savoir si cette association était enregistrée dans la base de données des associations non gouvernementales dotées d'un statut consultatif. Enfin, la CEE pria la mission de rappeler aux autorités douanières jordaniennes qu'une réponse à une lettre de la Commission datée du 14 juillet 2017, dans laquelle des éclaircissements étaient demandés au sujet de plusieurs demandes découlant d'un présumé non-respect de la Convention de 1954 par lesdites autorités, était toujours attendue. L'observateur de l'AIT/FIA a informé le Groupe de travail que l'agrément accordé au Club automobile royal de Jordanie avait été retiré et que l'AIT/FIA était en voie d'habiliter une autre association (qui n'était pas l'Association internationale arabe des clubs automobiles) à jouer le rôle d'association émettrice pour la Jordanie (ECE/TRANS/WP.30/304, par. 25 et 26). À sa 153^e session (octobre 2019), la FIA/AIT a informé le WP.30 que les discussions étaient toujours en cours avec les deux pays (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 32).

VIII. Demandes du Comité des transports intérieurs

A. Recommandations du Comité des transports intérieurs visant à améliorer les systèmes nationaux de sécurité routière

28. Le 24 avril 2019, le Président du Comité des transports intérieurs et le Directeur de la Division des transports durables avaient, dans une lettre conjointe, invité les présidents des groupes de travail et des comités de gestion relevant du Comité à prendre des mesures de suivi visant à faire correspondre leurs travaux à la stratégie du Comité, en particulier eu égard à ses aspects relatifs à la sécurité routière. À cette fin, le secrétariat du Comité avait établi un projet de recommandations visant à l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière, à soumettre aux groupes de travail et aux comités de gestion pour observations (document informel WP.30 (2019) n° 4, à diffusion restreinte). À sa 152^e session (juin 2019), le WP.30, parfaitement en accord avec la portée de ces recommandations, s'agissant de reconnaître que la sécurité routière, sous tous ses aspects, avait une incidence sur les activités menées au titre des instruments juridiques relevant de sa compétence, en particulier en ce qui concernait la sécurité des véhicules ou le comportement des conducteurs, n'entrevoit pour les douanes aucune autre possibilité d'intervention directe que dans le domaine de la répression, éventuellement. Pour donner à ce constat un fondement factuel, le WP.30 avait demandé au secrétariat d'envoyer un questionnaire succinct aux points de contact douaniers TIR, avec copie aux représentants du WP.30, afin de recueillir leurs données d'expérience à l'échelon national concernant les activités liées aux douanes telles que mentionnées dans les recommandations et d'établir un document pour examen à la présente session (ECE/TRANS/WP.30/304, par. 6). À sa 153^e session (octobre 2019), le WP.30 a examiné les résultats de l'enquête et a constaté avec satisfaction que 29 pays y avaient répondu. En outre, il a confirmé les conclusions préliminaires du secrétariat, soulignant en particulier l'impression que les rôles et les tâches des autorités douanières dans le domaine de la sécurité routière étaient extrêmement limités, à l'exception du contrôle de l'état des véhicules à l'exportation ou à l'importation, ou de la

participation des douanes aux contrôles des tachygraphes et du poids et des dimensions des véhicules, ou encore au contrôle du respect des règlements relatifs aux marchandises dangereuses. Le WP.30 a demandé au secrétariat de soumettre le document au Comité pour information (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 3 et 4)³.

B. Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie du Comité des transports intérieurs

29. Le 26 juin 2019, le Président du Comité et le Directeur de la Division des transports durables avaient, dans une lettre conjointe, invité les présidents des groupes de travail et des comités de gestion relevant du Comité à appuyer l'application de la stratégie du Comité en proposant un plan concret d'alignement de leurs travaux sur ladite stratégie. La date limite de communication des propositions était fixée au 15 novembre 2019, après laquelle le Bureau du Comité établirait un plan concret qui serait présenté et éventuellement adopté à la quatre-vingt-deuxième session du Comité (février 2020). Dans ce contexte, le WP.30 a examiné la liste des tâches qu'il devrait entreprendre dans les années à venir en plus de ses travaux ordinaires⁴. Il s'est déclaré prêt, en principe, à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité et a donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à entreprendre, sous réserve d'un réexamen à tout moment ultérieurement. Dans un premier temps, il a demandé au secrétariat d'établir, en vue de sa session suivante, un document résumant le champ d'application principal des 17 instruments juridiques placés sous ses auspices, en passant en revue les dispositions finales desdits instruments et proposant des amendements s'il y avait lieu. Le Groupe de travail a par ailleurs fait valoir que les tâches imposées : a) ne devaient pas interférer avec ses tâches habituelles ; b) ne devaient pas donner lieu à des modifications mécaniques dont le seul but serait l'alignement sur la stratégie du Comité ; et que c) il déciderait seul de l'intérêt qu'il y aurait à proposer ou adopter des amendements aux instruments juridiques ou à entreprendre toute autre initiative connexe. La délégation de l'Union européenne a appelé l'attention de la CEE sur l'importance de ne pas laisser ses efforts visant à être reconnue comme un acteur mondial s'agissant des instruments juridiques relatifs aux transports porter préjudice à sa mission de gardienne des intérêts de la région de la CEE. La délégation ukrainienne a quant à elle rappelé la longue série de questions et de réponses élaborée par la Commission de contrôle TIR aux fins de la formation des diverses parties prenantes du système TIR et a invité le Groupe de travail à les examiner et, au besoin, les modifier ou les actualiser, afin de rendre compte de l'état actuel de la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 5).

IX. Délibérations du Comité

30. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités susmentionnées des Parties contractantes, du WP.30, de l'AC.2, de l'AC.3 et du secrétariat de la CEE et les appuyer. En particulier, le Comité souhaitera peut-être **prendre note** des progrès accomplis dans les discussions de l'AC.2 sur le cadre juridique du projet eTIR, qui ont abouti à l'accord sur un texte définitif qui sera présenté pour adoption à la session de février 2020 de l'AC.2, et il sera invité à **exprimer son appui** à la poursuite du projet eTIR, et à cette fin : a) **décider de proroger** le mandat du Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) pour l'année 2020 jusqu'à sa transformation en un groupe d'experts officiel ; b) **exhorter** une fois de plus les Parties contractantes et les parties prenantes concernées à veiller à ce que le financement permettant de rendre fonctionnel le projet eTIR soit assuré ; et c) **exhorter** les Parties contractantes à ne pas soulever d'objection aux propositions relatives à une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR introduisant l'informatisation du régime TIR dans le texte juridique de la Convention ; d) **demander** au secrétariat de poursuivre les applications expérimentales du système

³ Pour les résultats complets de l'enquête, on se référera au document ECE/TRANS/WP.30/2019/7/Rev.1.

⁴ Pour la liste complète des tâches et le calendrier provisoire, on est prié de se référer au document ECE/TRANS/WP.30/2019/8 et à son Corr.1 (anglais seulement).

international eTIR sur la base des spécifications techniques eTIR, en coopération avec les États membres qui ont manifesté leur intérêt et l'IRU ; et e) **approuver la création** du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) et entériner son mandat. Le Comité est également invité à prendre note des diverses activités du WP.30 en 2019 pour faire concorder ses travaux avec la stratégie du Comité jusqu'en 2030.
