



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 o) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières
(Convention TIR, projet eTIR, Convention sur l'harmonisation
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 ses groupes d'experts subsidiaires, par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2), par le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) et par le secrétariat TIR de la CEE.

Le Comité sera informé des principaux résultats des 156^e, 157^e et 158^e sessions du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/312, ECE/TRANS/WP.30/314 et ECE/TRANS/WP.30/316) et sera invité à prendre note des activités menées par l'AC.2 en 2021 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155).

Plus particulièrement, le Comité sera informé de l'entrée en vigueur, le 25 mai 2021, de propositions d'amendements visant à créer une nouvelle annexe à la Convention TIR (l'annexe 11) aux fins de la mise en place de la procédure eTIR, ainsi que des progrès réalisés dans l'élaboration du système international eTIR, des travaux destinés à connecter le système international eTIR avec les systèmes douaniers nationaux et des activités du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1). Le Comité sera également informé des faits les plus récents concernant la Banque de données internationale TIR (ITDB), notamment de l'entrée en vigueur d'amendements rendant obligatoire la communication de données par voie électronique à l'ITDB.



Le Comité prendra connaissance des démarches que le WP.30 et l'AC.2 ont accomplies en vue d'appliquer une série de recommandations formulées par le Bureau des services de contrôle interne de l'ONU (BSCI) à l'issue d'un audit du Fonds d'affectation spéciale TIR.

Le Comité sera informé de la conclusion d'un mémorandum d'accord entre la CEE et l'Union internationale des transporteurs routiers (IRU), lequel a pour objet de mettre en œuvre la Convention TIR et, en particulier, l'annexe 11 de la Convention TIR, qui établit la « procédure eTIR », en assurant la connexion entre les systèmes de l'IRU et le système international eTIR ainsi qu'entre le plus grand nombre de systèmes douaniers nationaux possible et le système international eTIR, conformément aux spécifications techniques eTIR.

Le Comité prendra connaissance de l'entrée en vigueur, le 27 mai 2021, de la dernière proposition d'amendement à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, qui porte de deux à cinq ans l'intervalle entre les enquêtes menées auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité de leurs procédures de franchissement des frontières

Le Comité sera informé de la conclusion d'un mémorandum d'accord entre la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/la Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) sur la revitalisation et la transformation numérique de certaines conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs et, en particulier, sur la mise au point d'un système électronique de carnet de passage en douane (eCPD).

Le Comité sera informé des mesures de suivi que le WP.30 a prises en 2021 dans le cadre de la mise en concordance de ses travaux avec la stratégie du Comité.

I. Contexte et mandat

1. Le présent document a été établi conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 (ECE/TRANS/304, par. 31 et ECE/TRANS/2021/8, activité 4.1) : problèmes douaniers intéressant les transports). Il y est rendu compte des progrès réalisés en 2021 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 (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 activités et l'évolution de la Convention TIR ainsi que le fonctionnement du système TIR ;
- Les avancées obtenues dans le cadre du projet eTIR, l'entrée en vigueur de l'annexe 11 à la Convention, visant à fournir un cadre juridique à l'informatisation du régime TIR, et les projets qui s'y rattachent ;
- Les faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) ;
- 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 faits nouveaux concernant la Convention douanière de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés et la Convention douanière de 1956 douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux ;
- La demande du Comité visant à faire concorder les travaux du WP.30 avec la Stratégie du CTI à l'horizon 2030.

II. Convention TIR

A. Propositions d'amendements à la Convention

2. Le 16 juin 2021, la Convention TIR de 1975 est entrée en vigueur pour l'Égypte. Elle compte donc désormais 77 Parties contractantes. En 2021, le régime TIR est devenu opérationnel au Qatar, et il est aujourd'hui mis en œuvre dans 65 pays.

3. En 2021, 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 2021, les amendements suivants sont entrés en vigueur :

- Amendements visant à modifier différentes dispositions du corps de la Convention et à ajouter une nouvelle annexe 11 destinée à faire figurer l'informatisation du régime TIR (système eTIR) dans le texte juridique de la Convention. Ces amendements sont entrés en vigueur le 25 mai 2021 pour toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, à l'exception de celles qui avaient informé le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, entre le 25 février 2021 et le 25 mai 2021, qu'elles se considéraient, pour l'instant, comme non liées par les dispositions de l'annexe 11 (à savoir la Suisse) ;
- Amendement à l'annexe 6 de la Convention visant à ajouter la nouvelle note explicative 0.49, qui accorde davantage de facilités aux opérateurs de transport, notamment en ce qui concerne la possibilité de devenir expéditeur agréé. Cet amendement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes à la Convention le 1^{er} juin 2021.

4. Le 4 novembre 2020, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.513.2020.TREATIES-XI.A.16, par laquelle il a annoncé la soumission de différentes propositions destinées à modifier le corps et les annexes de la Convention TIR de 1975, et notamment à rendre obligatoire la communication de données par voie électronique à la Banque de données internationale TIR (ITDB). Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention, les amendements visés entreraient en vigueur le 4 février 2022, à moins qu'une objection n'ait été notifiée au Secrétaire général au plus tard le 4 novembre 2021. Le 15 novembre 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.370.2021.TREATIES-XI.A.16, par laquelle il a indiqué qu'au 4 novembre 2021, aucune des Parties n'avait communiqué d'objection aux propositions d'amendements à la Convention. Par conséquent, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention, les amendements visés entreront en vigueur pour toutes les Parties à la Convention le 4 février 2022.

5. Le 25 mars 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16, par laquelle il a annoncé la soumission d'une proposition visant à modifier l'article 18 et les annexes 1 et 6 de la Convention TIR de 1975. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention, les amendements visés entreront en vigueur le 25 juin 2022, à moins qu'une objection n'ait été notifiée au Secrétaire général au plus tard le 25 mars 2022.

6. Le 3 juin 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.158.2021.TREATIES-XI.A.16, par laquelle il a annoncé que des erreurs dans les versions anglaise, française et russe de l'annexe 11 qui figuraient à l'annexe I du rapport de l'AC.2 sur sa soixante-douzième session, tenue à Genève les 5 et 6 février 2020, avaient été portées à son attention. Les éventuelles objections aux corrections proposées devaient être communiquées au Secrétaire général au plus tard le 1^{er} septembre 2021. À cet égard, le 8 septembre 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.268.2021.TREATIES-XI.A.16, par laquelle il a indiqué qu'au 1^{er} septembre 2021, aucune objection aux corrections qu'il était proposé d'apporter dans les versions anglaise, française et russe de l'annexe 11, diffusées dans la notification dépositaire

C.N.158.2021.TREATIES-XI.A.16 du 3 juin 2021, ne lui avait été communiquée. En conséquence, le Secrétaire général a apporté les corrections requises dans le texte de la Convention. On trouvera sur le site Web de la Convention TIR des renseignements plus détaillés sur la question ainsi que sur les notifications dépositaires¹.

7. Compte tenu des récentes propositions d'amendements aux dispositions ou aux notes explicatives de la Convention, l'AC.2, à sa soixante-seizième session (octobre 2021), a approuvé les commentaires suivants, nouveaux ou actualisés : a) Commentaire à l'article 18, « Plusieurs bureaux de douane de départ et/ou de destination » ; b) Commentaire à la note explicative 0.8.3 figurant à l'annexe 6 ; c) Commentaire à la note explicative 0.49 figurant à l'annexe 6 ; d) Commentaire à la formule type d'habilitation (FTH) figurant dans la deuxième partie de l'annexe 9. Il a décidé que ces commentaires ne seraient applicables qu'à compter de l'entrée en vigueur des amendements à la Convention correspondants. Dans le cadre de ses débats, l'AC.2 a pris acte du fait que le WP.30 avait terminé l'examen du texte d'un autre commentaire à l'article 18, « Possibilité de porter le nombre total des lieux de chargement et de déchargement, dans certains cas exceptionnels, à plus de huit », qui lui serait par conséquent soumis pour approbation à sa prochaine session (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 18 et 19).

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

8. À sa soixante-seizième session (octobre 2021), l'AC.2 a été informé des faits nouveaux concernant l'ITDB ainsi que d'autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR. Il a accueilli avec intérêt le rapport du secrétariat sur l'utilisation de l'ITDB. Des chiffres actualisés lui ont été présentés en ce qui concerne les données enregistrées dans l'ITDB, notamment : 1 134 utilisateurs de l'application Web, 31 395 titulaires agréés, 262 timbres et cachets et 2 540 bureaux de douane. Des informations lui ont également été communiquées sur l'utilisation des services Web en ligne au cours de l'année passée. Plus particulièrement, l'AC.2 a noté que, dans le courant de l'année 2021, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) avait lancé deux enquêtes pour déterminer, d'une part, les attentes concernant le module de l'ITDB relatif au certificat d'agrément, et, d'autre part, l'état d'avancement de la dématérialisation du certificat d'agrément par les autorités nationales (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 5). Rappelant l'utilité des travaux de la TIRExB pour le fonctionnement et le développement de l'ITDB, notamment pour l'élaboration d'un module sur les certificats d'agrément, il a souligné qu'il importait que toutes les Parties contractantes répondent dans les délais requis à toutes les enquêtes leur étant adressées (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 9).

Communication obligatoire de données à la Banque internationale de données TIR

9. À sa soixante-seizième session (octobre 2021), l'AC.2 a rappelé l'existence de la notification dépositaire C.N.513.2020.TREATIES-XI.A.16, par laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, avait annoncé la soumission de différentes propositions destinées à modifier le corps et les annexes de la Convention TIR de 1975, et notamment à rendre obligatoire la communication de données par voie électronique à la Banque de données internationale TIR (ITDB). Conformément aux dispositions du paragraphe 59 de l'article 3 de la Convention, les amendements entreraient en vigueur le 4 février 2022, à moins qu'une objection n'ait été notifiée au Secrétaire général au plus tard le 4 novembre 2021. Le 15 novembre 2021, la notification dépositaire C.N.370.2021.TREATIES-XI.A.16 a été publiée. Le Secrétaire général y indiquait qu'au 4 novembre 2021, aucune des Parties à la Convention susmentionnée ne lui avait communiqué d'objection aux propositions d'amendements à la Convention. Par conséquent, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention, les amendements visés entreraient en vigueur pour toutes les Parties à la Convention le 4 février 2022.

¹ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

C. Ateliers et colloques TIR nationaux et régionaux

10. En raison de la crise actuelle liée à la COVID-19, aucun atelier ou séminaire en présentiel n'a été organisé en 2021. Toutefois, plusieurs événements consacrés au renforcement des capacités se sont tenus en ligne : a) un atelier, organisé conjointement avec le Secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), sur l'utilisation du système international eTIR dans la région de l'OCE (14 avril 2021) ; b) un atelier, organisé par le Secrétariat du Conseil de coopération des États de langue turque, sur le système international eTIR (15 juin 2021) ; c) une réunion ministérielle sur la connectivité transfrontière entre l'Union européenne et les Balkans occidentaux, organisée par le Gouvernement slovène (5 et 6 juillet 2021/Présidence slovène du Conseil de l'Union européenne 2021) ; d) la troisième conférence conjointe sur le sport et la mobilité, organisée par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) à Monaco (7 juillet 2021) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 10) ; e) un atelier sur les conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules privés (1954) et des véhicules commerciaux (1956), tenu à Amman les 24 et 25 novembre 2021.

III. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention TIR

Audit du Fonds d'affectation spéciale TIR par le Bureau des services de contrôle interne

11. En 2019, l'AC.2 a noté que l'audit des comptes de la TIRExB et du secrétariat TIR, dont il avait chargé les services compétents de l'ONU à sa soixante-quatrième session (octobre 2016) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/131, par. 22), avait été réalisé par le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) et s'était achevé en mars de cette même année. Le rapport d'audit, qui figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/25, contenait neuf recommandations portant sur les relations entre la CEE et l'AC.2. Étant donné qu'il avait été dûment donné suite à plusieurs d'entre elles en 2019 et en 2020, il ne restait à appliquer, pour 2021, que les recommandations énoncées ci-après :

1) La CEE devait présenter à l'AC.2 des propositions sur les options envisageables aux fins de l'établissement de mécanismes de suivi et d'évaluation des documents soumis par l'organisation internationale autorisée, en vue de renforcer le cadre de gouvernance de la Convention TIR, notamment pour ce qui est de l'obligation de rendre compte.

12. À sa soixante-quatorzième session (février 2021), l'AC.2 a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2020/8/Rev.1 et son rectificatif 1, sur lesquels doivent se fonder les activités de suivi et d'évaluation susmentionnées. L'AC.2 a décidé d'accepter la liste des documents qui doivent être soumis par l'IRU, telle que figurant dans l'annexe II du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2020/8/Rev.1 (et son rectificatif 1), étant entendu que, comme par le passé, la plupart pourraient être conservés au secrétariat TIR pour le compte de la TIRExB et mis à la disposition des Parties contractantes suivant la procédure établie dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/12. Compte tenu de cette décision, il a considéré la recommandation n° 1 du BSCI comme approuvée et appliquée.

2) La CEE devait élaborer, pour examen et approbation par l'AC.2, un mandat actualisé des points de contact TIR afin d'assurer leur cohérence et d'accroître leur efficacité.

13. À sa soixante-quatorzième session (février 2021), l'AC.2, s'appuyant sur les résultats de l'enquête concernant l'établissement du mandat des points de contact TIR des douanes et des associations nationales, a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2020/9, auquel il a fait ajouter une note de bas de page libellée comme suit : « Le présent mandat a valeur de ligne directrice non contraignante. Seuls les supérieurs hiérarchiques des points de contact TIR désignés (douanes ou associations) sont habilités à leur attribuer des tâches, qui peuvent éventuellement être accomplies par d'autres membres du personnel que ces points de contact. ». L'AC.2 a prié le secrétariat de publier le mandat

sur le site Web de la Convention TIR. Compte tenu de cette décision, il a considéré la recommandation n° 2 du BSCI comme approuvée et appliquée (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, par. 55).

6) La CEE devait solliciter l'avis du Bureau de la déontologie au sujet de l'apparence de conflit d'intérêts découlant de l'arrangement conclu avec le partenaire extérieur concernant le projet eTIR, y compris la réception de fonds fournis par le partenaire extérieur, auquel la CEE est désormais tenue de rendre compte en vertu de l'accord de financement, alors qu'elle a pour responsabilité d'aider la TIRExB à surveiller les opérations du partenaire extérieur et à déterminer si celui-ci respecte la Convention TIR.

14. À sa soixante-quatorzième session (février 2021), l'AC.2 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2021/7, établi par le Bureau de la déontologie. Il a pris note des démarches du secrétariat visant à suivre l'avis du Bureau de la déontologie, notamment pour ce qui est : a) de charger l'AC.2 de contrôler de façon indépendante la gestion des fonds alloués à la CEE pour les besoins du projet eTIR ; b) de réexaminer, réviser et mettre à jour le mémorandum d'accord existant entre la CEE et l'IRU une fois l'annexe 11 entrée en vigueur. Par ailleurs, la CEE devait procéder à l'examen complet de ses accords contractuels et administratifs actuellement en vigueur ainsi que de toutes les transactions isolées avec l'IRU. Dans son avis, le Bureau de la déontologie avait souligné qu'il importait de mettre en place, si cela n'avait pas encore été fait, une surveillance indépendante des fonds alloués à la CEE aux fins du projet eTIR, par l'intermédiaire des organes directeurs compétents, dont l'AC.2. Le secrétariat avait proposé de confier cette surveillance indépendante à l'AC.2. Tout nouveau projet financé par des fonds extrabudgétaires concernant le système eTIR ou une quelconque autre activité du secrétariat TIR, à l'exception des projets avalisés dans le cadre du système des Nations Unies, devrait d'abord être examiné et autorisé par l'AC.2, avant d'être soumis au Comité exécutif de la CEE pour information. En outre, le secrétariat devrait présenter à l'AC.2 un compte-rendu annuel de l'utilisation des fonds et de l'état d'avancement des projets. Le Bureau de la déontologie avait aussi recommandé que le mémorandum d'accord existant entre la CEE et l'IRU soit réexaminé, révisé et mis à jour une fois que l'annexe 11 serait entrée en vigueur. Le secrétariat avait fait savoir à l'AC.2 qu'il avait déjà établi le projet de nouveau mémorandum d'accord et l'avait communiqué à l'IRU, et qu'il restait juste à tenir les dernières discussions avant l'approbation du texte. Ce nouveau mémorandum suivrait les recommandations de principe du Bureau de la déontologie, en ce que :

- Le secrétariat ne rendrait plus compte à l'IRU mais uniquement à l'AC.2 ;
- Des plans de travail annuels seraient établis pour approbation par l'AC.2 ;
- Le poste de classe P3 serait reconduit et serait financé au moyen du solde des fonds versés au titre du précédent mémorandum d'accord.

Le nouveau mémorandum d'accord serait soumis à l'AC.2 en tant que document officiel pour examen et approbation, si nécessaire à une session extraordinaire qui se tiendrait en juin 2021, avant d'être soumis au Comité exécutif de la CEE pour information. Enfin, le Bureau de la déontologie avait indiqué que la CEE pourrait saisir cette occasion pour entreprendre un examen complet de ses accords contractuels et de tous les autres accords administratifs actuellement en vigueur, ainsi que des transactions isolées avec l'IRU, et pourrait décider d'examiner soigneusement les autres activités commerciales éventuelles de l'IRU susceptibles d'avoir une incidence sur la réputation de la CEE. Le Bureau exécutif de la CEE avait décidé d'inviter le BSCI à procéder à cet examen (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/151, par. 56 à 60).

15. À sa soixante-quinzième session (juin 2021), l'AC.2 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2021/8, dans lequel figurait le projet de nouveau mémorandum d'accord entre la CEE et l'IRU, en tenant compte de diverses observations formulées par le Bureau de la déontologie au sujet du texte. En résumé, le Bureau de la déontologie estimait que le projet satisfaisait à toutes les recommandations qu'il avait préalablement énoncées dans son avis et qu'il n'existait donc plus de risque de conflit d'intérêts. L'AC.2 a accepté de remplir le rôle d'organe de contrôle, sur la base des dispositions de l'annexe 8 de la Convention TIR, qui traite, entre autres, de sa composition, de ses fonctions et de son

règlement intérieur. À l'exception de la délégation de la Fédération de Russie, l'AC.2 a appuyé le projet et a demandé au secrétariat de le transmettre au Comité exécutif de la CEE pour information. Compte tenu de cette décision, le Comité a considéré la recommandation n° 6 du BSCI comme approuvée et appliquée (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153, par. 6 à 10).

16. La CEE et l'IRU ont signé le mémorandum d'accord le 22 novembre 2021. Ce mémorandum a pour objet de mettre en œuvre la Convention TIR et, en particulier, l'annexe 11 de la Convention TIR, qui établit la « procédure eTIR », en assurant la connexion entre les systèmes de l'IRU et le système international eTIR ainsi qu'entre le plus grand nombre de systèmes douaniers nationaux possible et le système international eTIR, conformément aux spécifications techniques eTIR.

7 a) La CEE devait appeler l'attention de l'AC.2 sur la nécessité d'étudier les raisons de la baisse des ventes de carnets au fil des ans et d'élaborer un plan d'action pour remédier aux causes sous-jacentes.

17. À sa 157^e session (juin 2021), le WP.30 a rappelé qu'à la demande expresse de l'AC.2 (soixante et onzième session, octobre 2019), il avait commencé, à sa session de février 2020, à étudier la recommandation n° 7 a) du rapport du BSCI concernant la réalisation d'une étude sur les causes de la baisse des ventes de carnets TIR (cette étude figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2020/3). Le WP.30 a examiné la version finale de l'étude (ECE/TRANS/WP.30/2020/3/Rev.1), qu'il a approuvée sous réserve de la suppression du paragraphe 6 (voir ECE/TRANS/WP.30/2020/3/Rev.1/Corr.1). Compte tenu de cette suppression, le WP.30 a, à la demande de l'AC.2, établi qu'il avait été dûment donné suite à la recommandation n° 7 a) du BSCI (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 32 et 33).

IV. Système eTIR

A. Système international eTIR : projets d'interconnexion

18. À sa 156^e session (février 2021), le WP.30 a rappelé que, comme suite à l'adoption de l'annexe 11 par l'AC.2 (session de février 2020), la Secrétaire exécutive de la CEE, M^{me} Olga Algayerova, avait invité les Parties contractantes à lancer des projets visant à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Le WP.30 a été informé de ces projets et de leur état d'avancement. Les pays suivants avaient, à cette époque, déjà manifesté leur intérêt pour les projets d'interconnexion, soit en demandant des renseignements complémentaires, soit en déclarant leur intention de lancer un tel projet : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Liban, Maroc, Monténégro, Pakistan, Qatar, République de Moldova, Tunisie, Turquie et Ukraine (voir ECE/TRANS/WP.30/312, par. 19). À sa 157^e session (juin 2021), le WP.30 a été informé que les pays suivants avaient soit demandé des informations complémentaires, soit indiqué leur intention de lancer un projet d'interconnexion : Bélarus, Kirghizistan, Ouzbékistan, Roumanie, Tadjikistan et Turkménistan (voir ECE/TRANS/WP.30/314, par. 22). À sa 158^e session (octobre 2021), il a noté que les 10 pays suivants avaient déjà lancé un projet d'interconnexion : Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan, Tunisie et Turquie (ECE/TRANS/WP.30/316, par. 16).

B. Activités du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR

19. À sa 158^e session (octobre 2021), le WP.30 a accueilli avec satisfaction un exposé sur les résultats des travaux du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1). Il a noté que les rapports des quatre sessions du WP.30/GE.1 figuraient dans les documents ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2 (première session), ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/39 (session extraordinaire), ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4 (deuxième session) et ECE/TRANS/WP.30/GE.1/6 (troisième session). Ayant à l'esprit le mandat (ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1) et le plan de travail

(ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/2/Rev.1) du WP.30/GE.1, le WP.30 a appris avec satisfaction que celui-ci s'était acquitté de son mandat dans les délais impartis et avait arrêté une version 4.3 complète des spécifications eTIR, figurant dans les documents informels WP.30/GE.1 (2021) n^{os} 11 (Introduction), 13 (Concepts), 14 (Spécifications fonctionnelles) et 12 (Spécifications techniques). Il a chargé le secrétariat de transmettre la version 4.3 des spécifications eTIR (y compris une question encore ouverte concernant l'itinéraire) à l'AC.2 et à l'Organe de mise en œuvre technique (TIB). En outre, il a rappelé que, conformément à l'article 5 de l'annexe 11, l'AC.2 et, plus précisément, les pays liés par les dispositions de l'annexe 11, devaient adopter les concepts eTIR et les spécifications fonctionnelles eTIR, et le TIB devait adopter les spécifications techniques eTIR (voir ECE/TRANS/WP.30/316, par. 17 à 19).

20. Parallèlement aux travaux du WP.30/GE.1, le secrétariat a poursuivi l'élaboration du système international eTIR conformément au projet de version 4.3 des spécifications eTIR et aux modifications approuvées par le WP.30/GE.1. Au total, le secrétariat a établi 19 guides techniques qu'il a publiés sur le site Web du système eTIR en vue d'appuyer les projets d'interconnexion². En outre, il continue d'aider les Parties contractantes à mener leur projet d'interconnexion.

C. Création de l'Organe de mise en œuvre technique

21. À sa soixante-seizième session (octobre 2021), l'AC.2 a noté que, comme suite à l'entrée en vigueur de l'annexe 11, le secrétariat avait pris les dispositions nécessaires pour assurer l'organisation des réunions du TIB en 2022. La première session du TIB aurait lieu du 18 au 21 janvier 2022, c'est-à-dire avant la soixante-dix-septième session de l'AC.2. L'AC.2 a par ailleurs relevé que, conformément au paragraphe 4 de l'article 4 de l'annexe 11, le TIB devrait adopter son règlement intérieur à sa première session et le lui soumettre pour approbation par les Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11. Dans l'attente de l'adoption et de l'approbation dudit règlement intérieur, l'AC.2 a décidé, pour permettre au TIB de commencer à travailler dès ses premières sessions, que celui-ci appliquerait, *mutatis mutandis*, les dispositions pertinentes de l'annexe 8 de la Convention TIR. À cet égard, le secrétariat a appelé tout spécialement l'attention sur le fait que le TIB aurait besoin d'un quorum d'au moins le tiers des États liés par les dispositions de l'annexe 11 pour prendre des décisions (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 25 et 26).

D. Site Web du système eTIR

22. À la 156^e session du WP.30 (février 2021), le secrétariat a présenté un nouveau site Web consacré au système eTIR. Il a expliqué qu'il était nécessaire de créer un site Web exclusivement réservé au système eTIR, plus moderne et orienté vers les entreprises, qui regrouperait toutes les informations intéressant les principales parties prenantes eTIR. Ce site servirait de plateforme d'apprentissage en ligne et on y trouverait, entre autres, des études de cas, des nouvelles, des entretiens et des liens vers différents services tels que l'ITDB. Il ne remplacerait pas le site Web existant de la CEE, où tous les documents des organes intergouvernementaux continueraient d'être téléchargés. L'adresse du nouveau site Web est : www.etir.org. Le secrétariat a souligné que ce site Web n'aurait pas pu être mis sur pied sans l'appui financier de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), avec laquelle le secrétariat entretenait une relation de longue date axée principalement sur l'élaboration de lignes directrices ainsi que sur le développement des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie (voir ECE/TRANS/WP.30/312, par. 23).

² Voir <https://etir.org/documentation>.

V. Convention sur l'harmonisation

A. État de la Convention

23. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2021, 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. La Convention compte donc 58 Parties contractantes depuis son entrée en vigueur pour le Turkménistan, le 27 février 2017.

B. Propositions d'amendements à la Convention

24. Le 5 mars 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.83.2021.TREATIES-XI.A.17, par laquelle il a annoncé qu'au 27 février 2021, aucune des Parties à la Convention sur l'harmonisation n'avait communiqué d'objection à une proposition visant à modifier l'article 7 de l'annexe 8 à ladite Convention à l'effet de porter de deux à cinq ans l'intervalle entre les enquêtes menées auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité de leurs procédures de franchissement des frontières. Par conséquent, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 22 de la Convention, l'amendement est entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes à la Convention le 27 mai 2021.

C. Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention

25. À sa 157^e session (juin 2021), le WP.30 a noté que le Comité (quatre-vingt-troisième session, février 2021) avait adopté, entre autres, une décision par laquelle il le chargeait, ainsi que le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), d'inscrire à l'ordre du jour de leurs réunions la question du suivi et de l'application de l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation, intitulée « Facilitation du passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer » (document informel n° 8/Rev.5 (2021) du CTI, décision n° 57). Afin de répondre à cette demande, les secrétaires du SC.2 et du WP.30 ont établi une enquête à diffuser auprès des parties prenantes (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 36).

26. À sa 158^e session (octobre 2021), le WP.30 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2021/4, établi par les secrétaires du SC.2 et du WP.30, où figurait un projet d'enquête concernant l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation. Il a également noté que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) avait soumis des propositions de nouvelles questions à ajouter au projet. Le WP.30 a approuvé le projet d'enquête, y compris les nouvelles questions proposées par l'OSJD, et a estimé que l'enquête devrait être distribuée aux participants aux sessions du SC.2 et aux partenaires ferroviaires intéressés, tels que, par exemple, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER). Il a demandé au secrétariat de réviser ce projet d'enquête et de le soumettre au SC.2 pour un examen complémentaire (voir ECE/TRANS/WP.30/316, par. 26 et 27).

27. A la même session, le WP.30 a par ailleurs rappelé une autre décision que le Comité avait prise à sa quatre-vingt-troisième session, par laquelle il encourageait les pays intéressés à adhérer aux conventions des Nations Unies dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, à favoriser l'échange de données numériques et à appliquer sans délai les dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR, qui mettent en place le système eTIR, et demandait instamment à toutes les Parties contractantes de se conformer aux dispositions de la Convention sur l'harmonisation dans l'intérêt de la lutte contre la pandémie de COVID-19 (document informel n° 8/Rev.5 (2021) du CTI, décision n° 58). Le WP.30 a estimé que les activités en cours relatives au système eTIR suffisaient à la mise en œuvre des différents aspects de cette décision, les mesures d'urgence relevant de l'article 12 de la Convention sur l'harmonisation (voir ECE/TRANS/WP.30/316, par. 29 et 30).

VI. Convention du 22 février 2019 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

28. Le Comité souhaitera sans doute noter qu'à la 156^e session du WP.30 (février 2021), la délégation de la Fédération de Russie a informé les participants que toutes les procédures requises au niveau national en vue de la signature de la Convention avaient été menées à bien et qu'une ordonnance du Gouvernement de la Fédération avait été adoptée à cet effet. Le Ministère des transports avait entrepris des démarches afin de faciliter la signature de la Convention à New York (ECE/TRANS/WP.30/312, par. 32). Aucune autre information relative à ce point n'a été fournie dans le courant de l'année 2021. À ce jour, seul le Tchad a signé cette Convention, le 26 septembre 2019.

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

A. État des Conventions

29. Le Comité voudra sans doute noter qu'en 2021, l'état 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'à l'heure actuelle, ces Conventions comptent respectivement 80 et 26 Parties contractantes.

B. Difficultés rencontrées dans l'application des Conventions

30. À sa 157^e session (juin 2021), le WP.30 a pris note de l'état d'avancement des travaux menés par la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/la Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) aux fins de la conclusion d'un mémorandum d'accord sur la revitalisation et la transformation numérique des conventions des Nations Unies relatives aux transports intérieurs visées. Le WP.30 a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2021/5, dans lequel figurait le mémorandum d'accord. Étant entendu qu'aucune participation financière ne serait requise de part ou d'autre, il a approuvé le mémorandum d'accord et invité les parties à l'appliquer. Le WP.30 a chargé le secrétariat de soumettre le mémorandum d'accord au Comité exécutif de la CEE pour information et a demandé aux parties de rendre compte régulièrement des progrès réalisés (voir ECE/TRANS/WP.30/314, par. 41 et 42).

31. À la 177^e session du Comité exécutif (8 juillet 2021), la Secrétaire exécutive de la CEE a annoncé que le mémorandum d'accord serait signé prochainement (voir EXCOM/CONCLU/117). La CEE et la FIA ont signé le mémorandum d'accord le 20 octobre 2021³.

VIII. Demandes du Comité des transports intérieurs

Mise en concordance des activités du Groupe de travail avec la stratégie du Comité des transports intérieurs

32. En 2021, le WP.30 a poursuivi sa réflexion consacrée à la modification des instruments juridiques présentant des obstacles géographiques ou procéduraux. Pour ce faire, il s'est appuyé sur les documents ECE/TRANS/WP.30/2020/1 et ECE/TRANS/WP.30/2020/8, dans lesquels est résumé l'objet principal des 17 instruments juridiques relevant de

³ Le communiqué de presse de la cérémonie de signature peut être consulté à l'adresse suivante : unece.org/media/press/361329.

sa compétence, sont examinées les dispositions finales de ces instruments et sont proposés des amendements, s'il y a lieu (voir ECE/TRANS/WP.30/308, par. 6 à 9, ECE/TRANS/WP.30/310, par. 3 et 4, ECE/TRANS/WP.30/312, par. 5 à 8, ECE/TRANS/WP.30/314, par. 4 à 10 et ECE/TRANS/WP.30/316, par. 3 à 7).

33. À sa 156^e session (octobre 2021), le WP.30 a confirmé que la réflexion menée avait été utile, car elle avait mis en évidence des problèmes dans l'application de divers instruments juridiques, ce qui avait conduit à un examen de la pertinence de ces instruments au niveau national, voire parfois à des dénonciations. Même s'il avait été établi que certains instruments avaient perdu leur pertinence ou semblaient dépassés par des instruments plus récents élaborés sous l'égide de l'ONU ou d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le WP.30 a estimé que ces instruments devaient être conservés, sachant qu'ils avaient très bien pu servir de base à l'élaboration d'instruments plus récents et restaient donc utiles. Dans le même temps, et exactement pour la même raison, il a jugé qu'il n'était pas justifié et qu'il pouvait même être risqué de les modifier ou de les adapter aux réalités actuelles, car cela pourrait compromettre l'élaboration de textes plus récents qui s'en inspiraient. Le WP.30 était d'avis que la réflexion en cours devait désormais être considérée comme menée à terme et a prié le secrétariat d'en rendre compte au Comité à sa session de février 2022 (ECE/TRANS/WP.30/316, par. 8 et 9).

34. À sa 156^e session, le WP.30 a en outre noté, dans le cadre de cette même réflexion, que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, en sa qualité de dépositaire, avait publié les notifications dépositaires suivantes : a) la notification C.N.170.2021.TREATIES-XI.A.15, par laquelle il avait annoncé que, le 14 juin 2021, le Turkménistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article 19, la Convention entrerait en vigueur pour le Turkménistan le 14 décembre 2021. Compte tenu de l'adhésion du Turkménistan, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait porté à 41 ; b) la notification C.N.171.2021.TREATIES-XI.A.18, par laquelle il avait annoncé que, le 14 juin 2021, le Turkménistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention de 1994 relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article 16, la Convention entrerait en vigueur pour le Turkménistan le 14 décembre 2021. Compte tenu de l'adhésion du Turkménistan, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait porté à 15 ; c) la notification C.N.240.2021.TREATIES-XI.A.12 du 26 juillet 2021, par laquelle il avait annoncé que, le 22 juillet 2021, le Danemark avait dénoncé la Convention douanière du 15 janvier 1958 relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP. La dénonciation prendrait effet pour le Danemark le 22 janvier 2022. Compte tenu de cette dénonciation, la Convention ne compterait plus que sept Parties contractantes, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, les Pays-Bas et la Suisse. Conformément à son article 8, cette Convention cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs (ECE/TRANS/WP.30/316, par. 10).

IX. Examen par le Comité

35. Le Comité est invité à prendre note des activités susmentionnées menées en 2021 par les Parties contractantes, le WP.30, l'AC.2, l'AC.3 et le secrétariat TIR, et à les appuyer.