



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

158^e session

Genève, 12-15 octobre 2021

Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 158^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2	3
III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	3–10	3
Alignement des travaux du Groupe de travail sur la stratégie du Comité des transports intérieurs.....	3–10	3
IV. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 3 de l'ordre du jour)..	11–25	5
A. État de la Convention.....	11–12	5
B. Révision de la Convention.....	13	5
Propositions d'amendements à la Convention	13	5
C. Application de la Convention	14–25	5
1. Commentaires relatifs aux dispositions de la Convention.....	14	5
2. eTIR.....	15–21	6
a) Système international eTIR : projets d'interconnexion.....	15–16	6
b) Activités du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR.....	17–21	6
3. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention.....	22	7
4. Systèmes d'échange informatisé de données TIR	23	7
5. Règlement des demandes de paiement.....	24	7
6. Questions diverses.....	25	7



V.	Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) (point 4 de l'ordre du jour)	26–30	8
	A. État de la Convention.....	26	8
	B. Questions relatives à l'application de la Convention.....	27–30	8
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 (point 5 de l'ordre du jour)	31	9
	État de la Convention	31	9
VII.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour).....	32–34	9
	A. État des Conventions	32	9
	B. Questions relatives à l'application des Conventions.....	33–34	9
VIII.	Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour)	35	10
IX.	Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)	36–44	10
	A. Union européenne.....	37	10
	B. Organisation de coopération économique.....	38	10
	C. Union économique eurasiatique.....	39	10
	D. Organisation mondiale des douanes.....	40	10
	E. Bureau international des containers et du transport intermodal	41	11
	F. Conseil turcique	42–44	11
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	45–47	12
	A. Dates des sessions suivantes	45	12
	B. Restrictions concernant la distribution des documents	46	12
	C. Liste des décisions	47	12
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	48	12
Annexes			
I.	Intervention du secrétariat de l'Organisation de coopération économique au titre du point 8 de l'ordre du jour		13
II.	Liste des décisions prises à la 158 ^e session du Groupe de travail.....		15

I. Participation

1. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a tenu sa 158^e session les 12 et 15 (matin) octobre 2021, sous forme virtuelle et présentielle, à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Ouzbékistan, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Turkménistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) ont aussi participé à la session. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : le Conseil turcique et l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Étaient aussi représentées les organisations non gouvernementales suivantes : la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU). Le Groupe de travail a souhaité la bienvenue à M. Mirvokhid, Secrétaire général adjoint du Conseil turcique, et a pris note de son exposé (voir point 9 f) de l'ordre du jour).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/315).

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

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

3. Le Groupe de travail a rappelé les débats qu'il menait sur cette question, lesquels avaient été engagés à sa 154^e session (février 2020) (voir les documents 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, et ECE/TRANS/WP.30/314, par. 4 à 10) sur la base des documents ECE/TRANS/WP.30/2020/1 et ECE/TRANS/WP.30/2020/8.

4. Le Groupe de travail a rappelé en outre les informations suivantes, communiquées à sa 157^e session (juin 2021) :

a) Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (1958).

En ce qui concerne cette convention, la Commission européenne a indiqué au Groupe de travail que plusieurs États membres (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie et Pays-Bas) avaient exprimé leur intention (à terme) de s'en retirer, tandis que d'autres la considéraient comme obsolète, sans toutefois parvenir à une position définitive (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 5). Le Groupe de travail avait également pris note de la dénonciation de la Convention par le Luxembourg le 6 avril 2021 et par le Danemark le 22 juillet 2021 (voir par. 10) ;

b) Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (1994).

La Commission européenne avait informé le Groupe de travail qu'elle avait entamé des consultations internes sur cet instrument et que celles-ci se poursuivaient (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 6).

5. Dans le cadre de ses échanges de vues, le Groupe de travail avait pris note de la Convention d'Istanbul du 26 juin 1990, relative à l'admission temporaire. Celle-ci contient une série d'annexes dont certaines comprennent des dispositions dites d'annulation, ce qui signifie que, dès leur entrée en vigueur, elles annulent et remplacent d'autres instruments

juridiques dans le domaine de l'importation temporaire, ou certaines de leurs dispositions (voir ECE/TRANS/WP.30/314, par. 8).

6. Le Groupe de travail avait estimé dans l'ensemble que, même si l'intérêt des délégations pour l'exercice en cours semblait limité, celui-ci avait permis de dégager des enseignements importants, et qu'il semblait donc approprié de le poursuivre à la session suivante. Le secrétariat avait prié les délégations de continuer à évaluer l'utilité, dans le futur, des instruments juridiques placés sous la supervision du Groupe de travail, et de rendre compte de toute évolution en la matière à la prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 10).

7. Le Groupe de travail a continué de débattre la question. La délégation de l'Union européenne a dit que, en ce qui concernait la Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, outre les dénonciations du Danemark et du Luxembourg, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas avaient fait part de leur intention de dénoncer l'instrument à court ou à long terme. La Suisse serait alors la seule Partie contractante restante, si bien que la Convention cesserait de s'appliquer. S'agissant de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, les décisions de dénonciation seraient prises ultérieurement.

8. Le Groupe de travail a confirmé que l'exercice en cours avait été utile, car il avait mis en évidence des problèmes dans l'application de divers instruments juridiques, lesquels avaient conduit à un examen de la pertinence de ces instruments au niveau national, et parfois même à des dénonciations. Bien qu'il eût été établi que certains instruments avaient perdu leur pertinence ou semblaient être dépassés par des instruments plus récents, élaborés sous l'égide des Nations Unies ou d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) notamment, le Groupe de travail 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 qu'ils restaient donc utiles. Dans le même temps, et exactement pour la même raison, le Groupe de travail 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 la construction de textes plus récents qui s'en inspiraient.

9. Le Groupe de travail était d'avis que l'exercice en cours devait désormais être considéré comme achevé et a prié le secrétariat d'en rendre compte au Comité des transports intérieurs (CTI) à sa session de février 2022.

10. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a également noté que, le 14 juin 2021, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU), agissant en sa qualité de depositaire, avait publié les notifications depositaires suivantes : i) C.N.170.2021.TREATIES-XI.A.15, annonçant que, le 14 juin 2021, le Turkménistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article 19, la Convention entrerait en vigueur pour le Turkménistan le 14 décembre 2021. Avec l'adhésion du Turkménistan, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait ainsi porté à 41 ; ii) C.N.171.2021.TREATIES-XI.A.18, annonçant que, le 14 juin 2021, le Turkménistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (1994). Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de son article 16, la Convention entrerait en vigueur pour le Turkménistan le 14 décembre 2021. Avec l'adhésion du Turkménistan, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait ainsi porté à 15 ; iii) C.N.240.2021.TREATIES-XI.A.12 du 26 juillet 2021, annonçant que, le 22 juillet 2021, le Danemark avait dénoncé la Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, du 15 janvier 1958. La dénonciation prendrait effet pour le Danemark le 22 janvier 2022. La Convention compterait encore 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, la Convention cesserait de s'appliquer si pendant une période quelconque de douze mois consécutifs après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes était inférieur à cinq.

IV. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

11. Le Groupe de travail a été informé qu'avec l'entrée en vigueur de l'adhésion de l'Égypte, le 16 juin 2021, la Convention comptait désormais 77 Parties contractantes, et que depuis la mise en application du régime pour le Qatar, des opérations TIR pouvaient désormais s'effectuer dans 65 pays.

12. Le Groupe de travail a également rappelé que le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, avait publié les notifications dépositaires suivantes : i) C.N.513.2020.TREATIES-XI.A.16 du 4 novembre 2020, informant de la soumission de diverses propositions tendant à modifier le texte et les annexes de la Convention TIR de 1975, y compris des dispositions rendant 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 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 ; ii) C.N.99.2021.TREATIES-XI.A.16 du 25 mars 2021, informant de la soumission d'une proposition destinée 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 entreraient 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 ; iii) C.N.158.2021.TREATIES-XI.A.16 du 3 juin 2021, indiquant que des erreurs dans les versions anglaise, française et russe de l'annexe 11, qui figurait à l'annexe I du rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 sur sa soixante-douzième session, tenue à Genève les 5 et 6 février 2020 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/147), et avait été diffusée au moyen de la notification dépositaire C.N.71.2020.TREATIES-XI.A.16 du 25 février 2020 (ayant fait l'objet d'un nouveau tirage le 26 février 2020), avaient été portées à son attention. Les éventuelles objections à ces corrections devaient être communiquées au Secrétaire général au plus tard le 1^{er} septembre 2021 ; iv) C.N.268.2021.TREATIES-XI.A.16 du 8 septembre 2021, indiquant qu'au 1^{er} septembre 2021, aucune objection à la correction d'erreurs dans les versions anglaise, française et russe de l'annexe 11, telles que mentionnées dans la notification dépositaire C.N.158.2021.TREATIES-XI.A.16 du 3 juin 2021, n'avait été portée à son attention. En conséquence, le Secrétaire général avait apporté les corrections requises au texte de la Convention. On trouvera sur le site Web de la Convention TIR des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires¹.

B. Révision de la Convention

Propositions d'amendements à la Convention

13. Le Groupe de travail a noté qu'aucune proposition d'amendement à la Convention ne lui avait été soumise pour examen.

C. Application de la Convention

1. Commentaires relatifs aux dispositions de la Convention

14. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.30/2021/2, qui contient diverses propositions visant à adapter le commentaire relatif à l'article 18 à la nouvelle situation qui autorise un maximum de huit lieux de chargement et de déchargement par carnet TIR. Le représentant de l'Ouzbékistan et l'IRU ont déclaré qu'ils étaient favorables à une formulation générique du commentaire, comme dans l'annexe III du document. Toutefois, constatant que la plupart des participants à la session étaient en faveur de la

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

proposition énoncée à l'annexe II (un nouveau commentaire à l'article 18, sur les possibilités de porter le nombre total de lieux de chargement et de déchargement à plus de huit dans des cas exceptionnels), le Groupe de travail a prié le secrétariat de transmettre cette proposition au Comité de gestion pour approbation à sa prochaine session.

2. eTIR

a) Système international eTIR : projets d'interconnexion

15. Le Groupe de travail a été informé des derniers faits nouveaux relatifs au système international eTIR et au modèle de données eTIR, compte tenu de la version 4.3 des spécifications eTIR. Il a également été informé de l'achèvement de tous les guides techniques décrivant les messages eTIR² ainsi que des prochaines étapes prévues par le secrétariat, en particulier la préparation des tests de conformité.

16. Le Groupe de travail a rappelé que, comme suite à l'adoption de l'annexe 11 par le Comité de gestion TIR (AC.2) à sa session de février 2020, la Secrétaire exécutive de la CEE, M^{me} Algayerova, avait invité les Parties contractantes à lancer des projets visant à connecter leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Il a été informé que, jusqu'à présent, les pays ci-après avaient manifesté leur intérêt pour un projet d'interconnexion, soit en demandant des informations complémentaires, soit en indiquant leur souhait de lancer un tel projet : Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Kirghizistan, Liban, Maroc, Monténégro, Ouzbékistan, Pakistan, Qatar, République de Moldova, Tadjikistan, Tunisie, Turkménistan, Turquie et Ukraine. Il a également pris note du fait 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.

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

17. Le Groupe de travail a suivi avec intérêt un exposé de M. Arsic (Serbie), Président du Groupe d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1), sur les résultats des travaux du WP.30/GE.1 et, en particulier, sur la troisième et dernière session, qui s'était tenue du 13 au 15 septembre 2021. Il a pris note du fait que les rapports des quatre sessions 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).

18. Le Groupe de travail, rappelant le mandat du WP.30/GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1) ainsi que son plan de travail (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/2/Rev.1), s'est félicité que le WP.30/GE.1 se soit acquitté de son mandat dans les délais impartis et qu'il soit tombé d'accord sur une version 4.3 complète des spécifications eTIR, regroupée dans les documents informels WP.30/GE.1 (2021) n^{os} 11 (Introduction), 13 (Concepts), 14 (Spécifications fonctionnelles) et 12 (Spécifications techniques). Le Groupe de travail a également relevé que le WP.30/GE.1 n'avait pas pu s'accorder sur le degré de précision des renseignements que les titulaires devaient fournir au sujet de l'itinéraire. Il a approuvé la recommandation du WP.30/GE.1 de transmettre cette question à l'Organe de mise en œuvre technique (TIB), établi conformément à l'article 58 *quater* de la Convention.

19. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de communiquer la version 4.3 des spécifications eTIR (y compris la question encore en suspens concernant l'itinéraire) à l'AC.2 et au TIB. Il a rappelé que, conformément à l'article 5 de l'annexe 11, l'AC.2 et, plus précisément, les pays liés par l'annexe 11, devaient adopter les concepts eTIR et les spécifications fonctionnelles eTIR, et que le TIB devait adopter les spécifications techniques eTIR.

² Voir <https://wiki.unece.org/display/ED/Technical+Guides>.

20. La délégation de la Fédération de Russie a souligné que la version 4.3 des spécifications eTIR ne tenait pas compte des règles applicables au transit dans l'Union économique eurasiennne (UEE). Le secrétariat a expliqué que le WP.30/GE.1 s'était déjà penché sur cette question mais que, compte tenu du moment où elle avait été soulevée et du caractère très général des exigences de l'UEE, il avait recommandé aux pays de l'UEE de procéder, en collaboration avec le secrétariat de la CEE, à un exercice de type analyse des écarts ou validation de principe, afin de mieux préciser les éventuelles modifications à apporter aux spécifications eTIR. Les résultats de cet exercice devraient ensuite être soumis au TIB ou à l'AC.2, l'objectif étant d'intégrer les changements nécessaires dans la version 4.4, afin de ne pas retarder l'élaboration et le déploiement des systèmes sur la base de la version 4.3 dans tous les pays souhaitant mettre en œuvre la procédure eTIR dès que possible.

21. La délégation des autorités douanières de l'Ouzbékistan a précisé que, dans le cadre du projet d'interconnexion entre leur système douanier et le système international eTIR sur la base de la version 4.3 des spécifications eTIR, elles étaient parvenues à la conclusion que, conformément aux dispositions de l'article 9 de l'annexe 11, elles demanderaient aux entreprises de transport de fournir les informations requises par la législation nationale et qui ne figuraient pas encore dans les messages eTIR. Dans le même temps, la délégation a souligné que l'inclusion d'informations supplémentaires dans les messages eTIR des futures versions des spécifications eTIR réglerait en partie ce problème.

3. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention

22. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la délégation de la République islamique d'Iran a informé le Groupe de travail que deux nouveaux corridors routiers avaient récemment été mis en service dans la région de l'Organisation de coopération économique (OCE), en coopération avec l'IRU : le corridor de transport routier Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI-OCE) et le corridor Pakistan-Iran-Azerbaïdjan. Il convenait de noter que ces corridors divisaient les temps de trajet par deux. Tous les États membres de l'OCE, en leur qualité de Parties contractantes à l'annexe 11, souhaitaient appliquer le système eTIR. La République islamique d'Iran se tenait prête à effectuer de vraies opérations eTIR avec ces pays.

4. Systèmes d'échange informatisé de données TIR

23. Le Groupe de travail a reçu de l'IRU des données statistiques actualisées sur l'utilisation du système SafeTIR pour le contrôle des carnets TIR par les Parties contractantes (document informel WP.30 (2021) n° 7).

5. Règlement des demandes de paiement

24. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de la situation actuelle concernant le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales (document informel WP.30 (2021) n° 8).

6. Questions diverses

25. La délégation de l'Association des transporteurs routiers internationaux d'Ukraine (AsMAP-UA) a posé une question au sujet du financement de la TIRExB et du secrétariat TIR. Sur proposition du secrétariat, le Groupe de travail a décidé de transmettre cette question à l'AC.2, le budget de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2022 étant inscrit à son ordre du jour.

V. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

26. Le Groupe de travail a été informé de l'état de la Convention. Depuis la dixième session du Comité, tenue en 2014, seul le Turkménistan a adhéré à la Convention, en 2016, devenant ainsi la cinquante-huitième Partie contractante à cet instrument. On trouvera des renseignements plus détaillés sur l'état de la Convention ainsi que sur diverses notifications dépositaires sur le site Web de la CEE³.

B. Questions relatives à l'application de la Convention

27. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2021/4 établi par les secrétaires du Groupe de travail des transports par chemin de fer et du WP.30, contenant un projet d'enquête sur l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation. Le Groupe de travail a également pris acte du document informel WP.30 (2021) n° 6, soumis par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), qui contient quelques propositions supplémentaires de questions à ajouter au projet d'enquête.

28. Le Groupe de travail a approuvé l'enquête, telle que décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/2021/4, et a estimé qu'elle devrait être distribuée aux participants aux sessions du Groupe de travail des transports par chemin de fer (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). En ce qui concerne les propositions supplémentaires de l'OSJD, le Groupe de travail était d'avis que les points un à quatre (mise en œuvre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI), retards dus au COVID, barrières linguistiques et disponibilité de renseignements anticipés sur les chargements) pourraient être ajoutés à l'enquête, sous forme de questions appelant une réponse de type oui ou non. Il a estimé que le point 5 (utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document douanier) et le point 6 (obstacles à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document douanier) pouvaient être englobés dans la question quinze (reformulée) et a accepté la proposition faite par l'OSJD au point 7 de scinder la question quatorze du projet d'enquête en deux, en faisant la distinction entre la lettre de voiture ferroviaire et la déclaration en douane. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de réviser le projet d'enquête en conséquence et de le soumettre au SC.2 pour examen complémentaire.

29. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a également rappelé qu'à sa précédente session, faute de temps, il n'avait pas examiné une autre décision du CTI, prise à la même 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 d'informations numériques et à appliquer rapidement les dispositions de l'annexe 11 de la Convention TIR, qui mettaient en place le système eTIR, et demandait instamment à toutes les Parties contractantes de se conformer aux dispositions de la Convention sur l'harmonisation de 1982 afin de lutter contre la pandémie de COVID-19 (document informel n° 8/Rev.5 (2021) du CTI, décision n° 58). Le Groupe de travail avait décidé de revenir sur cette question à sa session suivante (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 38).

30. Le Groupe de travail a émis l'avis que les activités en cours relatives au système eTIR répondaient bien aux recommandations formulées dans la décision, les mesures d'urgence étant prises en application de l'article 12 de la Convention sur l'harmonisation.

³ <https://unece.org/depositary-notifications>.

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 (point 5 de l'ordre du jour)

État de la Convention

31. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa 156^e session (février 2021), la délégation de la Fédération de Russie avait 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'un décret ministériel avait été pris à cet effet. Des mesures étaient prises au niveau du Ministère des transports afin de faciliter la signature de la Convention à New York. La délégation avait, en outre, demandé au Président de réitérer à la prochaine session du CTI (23-26 février 2021) l'appel lancé aux pays intéressés par la Convention afin qu'ils signent celle-ci (ECE/TRANS/WP.30/312, par. 32). On trouvera sur le site Web de la CEE des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires⁴. Aucun autre renseignement n'a été fourni à ce sujet durant la session.

VII. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour)

A. État des Conventions

32. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun changement n'avait été enregistré s'agissant de l'état ou du nombre de Parties contractantes des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956), et qu'actuellement celles-ci comptaient respectivement 80 et 26 Parties contractantes. On trouvera sur le site Web de la CEE des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires⁵.

B. Questions relatives à l'application des Conventions

33. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa 157^e session (juin 2021), il avait approuvé un mémorandum d'accord entre la CEE et l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) sur la revitalisation et la transformation numérique de certaines conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs, et, en particulier, sur la mise au point d'un système électronique de carnet de passage en douane (eCPD) (voir ECE/TRANS/WP.30/314, par. 41 et 42).

34. Le secrétariat de l'AIT/FIA a informé les participants à la réunion que : i) le calendrier de lancement du système électronique de carnet de passage en douane était respecté, plus de 30 organisations émettrices s'étant d'ores et déjà inscrites ; ii) la FIA avait pris l'initiative de contacter l'OMD au sujet du mémorandum d'accord entre la CEE et l'AIT/FIA dans la perspective d'établir un mémorandum similaire entre l'AIT/FIA et l'OMD ; iii) la FIA avait noué des relations avec le secteur privé pour faire avancer la mise en œuvre du système électronique de carnet de passage en douane dans le cadre du projet d'informatisation du carnet ATA (Admission Temporaire/Temporary Admission) ; iv) la FIA s'était rendue en Jordanie à la fin du mois de septembre 2021 pour y rencontrer les autorités douanières et

⁴ <https://unece.org/depositary-notifications>

⁵ <https://unece.org/depositary-notifications>

prévoyait d'y mener une étude de terrain dans les six prochains mois ; v) la cérémonie de signature du mémorandum d'accord entre la CEE et l'AIT/FIA aurait lieu le 20 octobre 2021.

VIII. Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour)

35. Aucune délégation n'a soulevé de question au titre de ce point de l'ordre du jour. Les délégations ont été encouragées à évoquer toute initiative d'intérêt national, sous-régional ou régional aux sessions suivantes du Groupe de travail. Le secrétariat a notamment invité les délégations qui souhaitent rendre compte, à l'avenir, des mesures prises pour contribuer à la transition numérique de la Convention TIR à le faire au titre de ce point de l'ordre du jour (voir également le document ECE/TRANS/WP.30/312, par. 15).

IX. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)

36. Le Groupe de travail a pris note des activités menées par différentes commissions économiques ou unions douanières régionales, ainsi que par d'autres organisations, intergouvernementales ou non gouvernementales, et par des pays, portant sur des questions qui l'intéressent.

A. Union européenne

37. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail que le texte de la nouvelle note explicative 0.49 (amendement 37) avait été publié au Journal officiel de l'Union européenne n° L 193 du 1^{er} juin 2021⁶, et les amendements à la Convention TIR visant l'ajout de l'annexe 11 (amendement 36) au Journal officiel de l'Union européenne n° L 331 du 20 septembre 2021, et qu'ils étaient disponibles gratuitement dans toutes les langues officielles de l'Union européenne^{7, 8}.

B. Organisation de coopération économique

38. L'Organisation de coopération économique n'est pas intervenue au titre de ce point de l'ordre du jour. À titre exceptionnel, les observations écrites reçues après la session figurent pour information à l'annexe I.

C. Union économique eurasiatique

39. La Commission économique eurasiatique n'est pas intervenue au titre de ce point de l'ordre du jour.

D. Organisation mondiale des douanes

40. Le Groupe de travail a été informé des activités et projets en cours pertinents menés par l'Organisation mondiale des douanes. Il a, en particulier, été informé que, au début de 2021, l'OMD avait publié un *Recueil des bonnes pratiques en matière de transit* (en anglais)⁹

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L:2021:193:TOC>.

⁷ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:22021A0920\(01\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:22021A0920(01)&from=FR).

⁸ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:22021A0920\(01\)&from=FR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:22021A0920(01)&from=FR).

⁹ http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-compendium_2020_en.pdf?db=web.

et en français¹⁰). On y trouvait notamment les bonnes pratiques s'agissant de la Convention TIR et un exposé de la Turquie sur les projets pilotes eTIR. Ce recueil contenait un total de 34 bonnes pratiques, regroupées par région de l'OMD. Les 10 et 11 novembre 2021, l'OMD organiserait sa conférence annuelle sur la technologie, la TECH-CON 2021. La quatrième séance de la TECH-CON porterait sur les documents de transport électroniques, à savoir le système eTIR, la lettre de voiture électronique, le carnet ATA électronique (eATA) et le carnet électronique de passage en douane (eCPD). L'inscription était gratuite et ouverte aux représentants des administrations douanières des États membres, des organisations internationales partenaires, du secteur privé et du monde universitaire¹¹.

E. Bureau international des containers et du transport intermodal

41. Le Bureau international des containers et du transport intermodal n'est pas intervenu au titre de ce point de l'ordre du jour.

F. Conseil turcique

42. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Secrétaire général adjoint du Conseil turcique a informé le Groupe de travail des activités du Conseil et a souligné l'importance accordée au renforcement de la coopération entre ses États membres dans le domaine des transports, en particulier en ce qui concerne la promotion de l'innovation dans les activités de transport et les opérations douanières, laquelle passe par la dématérialisation et le recours aux documents électroniques. Le 10 avril 2020, les chefs d'État du Conseil turcique avaient débattu des mesures qu'ils pourraient prendre collectivement pour lutter contre la pandémie. C'était la première fois qu'une organisation internationale tenait une réunion des chefs d'États au sujet de la pandémie. Conformément aux instructions des chefs d'État, des mesures avaient été prises pour mettre en œuvre des procédures de transport et de transit sans contact, lesquelles étaient d'autant plus importantes aujourd'hui pour assurer la continuité du transport international de marchandises, maintenir la chaîne d'approvisionnement et faire face à la situation économique peu réjouissante née de la crise de la COVID-19. En novembre 2020, dans le cadre des efforts de dématérialisation, un projet pilote eTIR associant l'Ouzbékistan et le Kazakhstan avait été lancé, en partenariat avec l'IRU. Ce projet serait étendu au Kirghizistan d'ici la fin du mois d'octobre 2021. En outre, la Turquie et l'Ouzbékistan menaient actuellement un projet pilote sur les permis électroniques. Le Conseil turcique entendait soutenir ce projet pilote et le mettre en place dans d'autres États membres, car il estimait que le système de permis électronique réduirait les coûts, accélérerait les opérations et favoriserait les relations commerciales entre les pays. La cinquième réunion des ministres des transports du Conseil turcique se tiendrait le 14 octobre 2021 à Budapest. Les ministres y débatteraient, entre autres, des perspectives de coopération pour la mise en œuvre de la lettre de voiture électronique dans les États membres.

43. Le Conseil turcique avait suivi de près les activités du WP.30. Le Groupe de travail avait accompli des progrès remarquables, dont l'adoption de l'annexe 11 de la Convention TIR, grâce à la participation active de ses États membres. L'exécution des projets pilotes eTIR entre la Turquie et République islamique d'Iran et entre l'Azerbaïdjan et la République islamique d'Iran représentait une étape cruciale dans la mise en place d'un système international TIR entièrement informatisé. L'annexe 11 de la Convention TIR était entrée en vigueur le 25 mai de cette année. Toutefois, la situation actuelle laissait beaucoup à désirer, car le système international eTIR n'avait pas encore été mis en place. Les États membres du Conseil turcique, qui étaient parties à la Convention TIR et à son annexe 11, étaient désireux de connecter leurs systèmes nationaux au système international eTIR.

44. Le Secrétaire général adjoint du Conseil turcique a invité le secrétariat TIR et les États membres de la CEE à unir leurs efforts pour accélérer la mise en œuvre du système eTIR. Étant donné que celui-ci était l'un des instruments les plus efficaces pour faciliter le transport

¹⁰ http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-compendium_2020_fr.pdf?db=web.

¹¹ Pour en savoir plus et s'inscrire, voir <https://na.eventscloud.com/website/30658/>.

international et le transit des marchandises, les États membres du Conseil turcique étaient disposés à être les premiers de la région à l'utiliser. Le Conseil turcique était fermement convaincu que la dématérialisation des procédures relatives aux douanes et aux transports était essentielle pour faciliter la circulation des marchandises dans un monde éprouvé par la pandémie. Cette question faisait partie de ses priorités et il redoublerait d'efforts pour favoriser les avancées dans ce domaine. À cette fin, il s'est dit prêt à coopérer étroitement avec la CEE, l'IRU et d'autres organisations pour réussir à mettre en place des outils numériques dans le cadre des opérations de transport et de transit.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Dates des sessions suivantes

45. Le Groupe de travail a provisoirement décidé de tenir sa 159^e session les 8 (journée entière) et 11 (matin) février 2022, ces dates pouvant être modifiées en raison de la pandémie de COVID-19 et de la crise de liquidités à l'ONU. Les personnes souhaitant participer à la session ont été encouragées à envisager d'y assister en personne, en tenant compte des restrictions sanitaires et organisationnelles existantes.

B. Restrictions concernant la distribution des documents

46. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y aurait pas de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

C. Liste des décisions

47. La liste des décisions figure à l'annexe II du rapport final.

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

48. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 158^e session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Intervention du secrétariat de l'Organisation de coopération économique au titre du point 8 de l'ordre du jour¹²

Au cours de l'année 2021, le secrétariat a aidé les États membres à s'adapter aux nouvelles réalités de la pandémie en élaborant les « Directives pratiques de l'OCE sur les mesures de facilitation transfrontières dans les conditions de la COVID-19 ». Celles-ci fournissent des recommandations techniques sur les mesures concrètes à mettre en œuvre aux points de passage des frontières des principaux axes et couloirs de transport de l'OCE et préconisent que les points de passage des frontières régionales de l'OCE restent ouverts aux acteurs des chaînes d'approvisionnement en médicaments et en denrées alimentaires afin de préserver les moyens de subsistance des populations de la région et de lutter efficacement contre les effets regrettables de la pandémie de COVID-19. Elles ont par la suite été adoptées par la réunion des ministres des transports de l'OCE le 15 décembre 2020.

Mise en service du corridor routier ITI-OCE : Le corridor routier Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI-OCE) attendu de longue date a enfin vu le jour, et deux camions partis de Karachi avec leur chargement sont arrivés à Istanbul le 7 octobre 2021. Le convoi a parcouru 5 300 km, a transité par la République islamique d'Iran et s'est présenté à la douane d'Istanbul le 7 octobre 2021. Le projet ITI-OCE, qui a été amorcé lors de la huitième réunion des ministres des transports de l'OCE en 2011 et a bénéficié du suivi et du soutien constants du secrétariat de l'OCE, a enfin abouti, contribuant ainsi à la connectivité et l'intégration économique régionales. Un projet d'étude a également été mené en 2020 avec l'assistance technique de l'IRU afin de régler les détails et d'examiner les avantages et inconvénients de cet axe important ainsi que les solutions qu'il peut offrir. Ce convoi était la première opération de transit réalisée par la République islamique du Pakistan dans le cadre du système TIR depuis son adhésion à cette importante convention relative au transit douanier.

Ce premier convoi de camions à des fins commerciales a montré une fois de plus que le système de visas en vigueur dans les pays traversés est l'un des éléments qui nuit au secteur des transports. Pour résoudre ce problème, le secrétariat de l'OCE, avec le soutien des États membres, supervise la mise en œuvre du « Programme expérimental de visas pour les conducteurs » élaboré conformément à l'article 12 de l'Accord-cadre sur le transport en transit de l'OCE, qui dispose que les Parties contractantes délivrent des visas à entrées multiple et des visas de transit d'une durée de validité d'un an aux conducteurs de véhicules et aux personnes participant aux opérations de transport international, qui sont soumis aux régimes des visas.

Le programme expérimental sera mis en œuvre en 2021 le long des corridors routiers Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI-OCE) et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran (KTAI). Il ne remettra pas en cause les procédures nationales en vigueur en matière de délivrance de visas, mais il contribuera à résoudre les difficultés rencontrées par les conducteurs professionnels qui transportent des marchandises le long de ces corridors. Il est donc demandé au Groupe de travail d'aider le secrétariat de l'OCE à mettre en œuvre cet important projet en 2021. Si ce programme donne de bons résultats, il pourrait être appliqué dans d'autres États membres de la Convention TIR dans un avenir proche (un exemplaire du programme est joint en annexe).

Après avoir lancé des opérations TIR en conditions réelles le long de divers axes et avoir pris conscience de l'importance de la lettre de voiture CMR pour le transport de marchandises, le secrétariat de l'OCE a organisé un certain nombre d'ateliers pour promouvoir et faire adopter les systèmes eTIR et e-CMR dans les États membres de l'OCE en 2021, en collaboration avec la CEE et la Banque islamique de développement (BID).

L'OCE accueille favorablement toutes les nouvelles propositions de la CEE relatives à la coopération sur des questions telles que l'application, à titre expérimental, de la législation ferroviaire unifiée sur l'un des principaux axes de chemin de fer de l'OCE, à savoir la ligne

¹² L'annexe est reproduite telle qu'elle a été reçue.

Istanbul-Almaty, et la mise en œuvre de la deuxième phase du projet conjoint OCE-CEE-BID pour l'élaboration de cartes SIG (système d'information géographique) des couloirs de transit de la région de l'OCE. L'OCE et la CEE détermineront les moyens de donner suite à ces propositions intéressantes en 2021 et 2022.

Le secrétariat de l'OCE a également organisé, en août 2021, la septième réunion de la Commission des douanes de l'Accord-cadre sur le transport en transit (instrument juridique régissant les transports dans la région de l'OCE), au cours de laquelle il a été question de la modification des régimes douaniers, des améliorations apportées aux procédures de franchissement des frontières et des programmes et possibilités de coopération future, et où diverses décisions ont été adoptées afin de renforcer la coopération régionale.

Annexe II

Liste des décisions prises à la 158^e session du Groupe de travail

<i>Paragraphe(s) du rapport final</i>	<i>Description succincte de la décision</i>	<i>Responsable(s)</i>	<i>Date limite</i>
8 et 9	<p>8. Le Groupe de travail a confirmé que l'exercice en cours avait été utile, car il avait mis en évidence des problèmes dans l'application de divers instruments juridiques, lesquels avaient conduit à un examen de la pertinence de ces instruments au niveau national, et parfois même à des dénonciations. Bien qu'il eût été établi que certains instruments avaient perdu leur pertinence ou semblaient être dépassés par des instruments plus récents, élaborés sous l'égide des Nations Unies ou d'autres organisations internationales, telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) notamment, le Groupe de travail 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 qu'ils restaient donc utiles. Dans le même temps, et exactement pour la même raison, le Groupe de travail 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 la construction de textes plus récents qui s'en inspiraient.</p> <p>9. Le Groupe de travail était d'avis que l'exercice en cours devait désormais être considéré comme achevé et a prié le secrétariat d'en rendre compte au Comité des transports intérieurs (CTI) à sa session de février 2022.</p>	Secrétariat	CTI (22-25 février 2022)
14	<p>14. Le Groupe de travail a repris l'examen du document ECE/TRANS/WP.30/2021/2, qui contient diverses propositions visant à adapter le commentaire relatif à l'article 18 à la nouvelle situation qui autorise un maximum de huit lieux de chargement et de déchargement par carnet TIR. Le représentant de l'Ouzbékistan et l'IRU ont déclaré qu'ils étaient favorables à une formulation générique du commentaire, comme dans l'annexe III du document. Toutefois, constatant que la plupart des participants à la session étaient en faveur de la proposition énoncée à l'annexe II (un nouveau commentaire à l'article 18, sur les possibilités de porter le nombre total de lieux de chargement et de déchargement à plus de huit dans des cas exceptionnels), le Groupe de travail a prié le secrétariat de transmettre cette proposition au Comité de gestion pour approbation à sa prochaine session.</p>	Secrétariat	AC.2, soixante-dix-septième session (9 et 10 février 2022)
18-19	<p>18. Le Groupe de travail, rappelant le mandat du WP.30/GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2019/9 et Corr.1) ainsi que son plan de travail (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/2/Rev.1), s'est félicité que le WP.30/GE.1 se soit acquitté de son mandat dans les délais impartis et qu'il soit tombé d'accord sur une version 4.3 complète des spécifications eTIR, regroupée dans les documents informels WP.30/GE.1 (2021) n^{os} 11 (Introduction), 13 (Concepts), 14 (Spécifications fonctionnelles) et 12 (Spécifications</p>	Secrétariat	TIB, première session, 18-21 janvier 2022

Paragraphe(s)

du rapport final Description succincte de la décision

Responsable(s)

Date limite

	<p>techniques). Le Groupe de travail a également relevé que le WP.30/GE.1 n'avait pas pu s'accorder sur le degré de précision des renseignements que les titulaires devaient fournir au sujet de l'itinéraire. Il a approuvé la recommandation du WP.30/GE.1 de transmettre cette question à l'Organe de mise en œuvre technique (TIB), établi conformément à l'article 58 quater de la Convention.</p> <p>19. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de communiquer la version 4.3 des spécifications eTIR (y compris la question encore en suspens concernant l'itinéraire) à l'AC.2 et au TIB. Il a rappelé que, conformément à l'article 5 de l'annexe 11, l'AC.2 et, plus précisément, les pays liés par l'annexe 11, devaient adopter les concepts eTIR et les spécifications fonctionnelles eTIR, et que le TIB devait adopter les spécifications techniques eTIR.</p>		
28	<p>28. Le Groupe de travail a approuvé l'enquête, telle que décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/2021/4, et a estimé qu'elle devrait être distribuée aux participants aux sessions du Groupe de travail des transports par chemin de fer (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). En ce qui concerne les propositions supplémentaires de l'OSJD (telles qu'elles figurent dans le document informel WP.30 (2021) n° 6), le Groupe de travail était d'avis que les points un à quatre (mise en œuvre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI), retards dus au COVID, barrières linguistiques et disponibilité de renseignements anticipés sur les chargements) pourraient être ajoutés à l'enquête, sous forme de questions appelant une réponse de type oui ou non. Il a estimé que le point 5 (utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document douanier) et le point 6 (obstacles à l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS comme document douanier) pouvaient être englobés dans la question 15 (reformulée) et a accepté la proposition faite par l'OSJD au point 7 de scinder la question 14 du projet d'enquête en deux, en faisant la distinction entre la lettre de voiture ferroviaire et la déclaration en douane. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de réviser le projet d'enquête en conséquence et de le soumettre au SC.2 pour examen complémentaire.</p>	Secrétariat	18 novembre 2021 (session du SC.2)
30	<p>30. Le Groupe de travail a émis l'avis que les activités en cours relatives au système eTIR répondaient bien aux recommandations formulées dans la décision, les mesures d'urgence étant prises en application de l'article 12 de la Convention sur l'harmonisation.</p>		

<i>Paragraphe(s) du rapport final</i>	<i>Description succincte de la décision</i>	<i>Responsable(s)</i>	<i>Date limite</i>
45	45. Le Groupe de travail a provisoirement décidé de tenir sa 159 ^e session les 8 (journée entière) et 11 (matin) février 2022, ces dates pouvant être modifiées en raison de la pandémie de COVID-19 et de la crise de liquidités à l'ONU. Les personnes souhaitant participer à la session ont été encouragées à envisager d'y assister en personne, en tenant compte des restrictions sanitaires et organisationnelles existantes.	Secrétariat	Ordre du jour : 16 novembre 2021 Documents : 30 novembre 2021