



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****154^e session**

Genève, 4-7 février 2020

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique
pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies
intéressant le Groupe de travail****Mise en concordance des activités du Groupe de travail
avec la stratégie du Comité des transports intérieurs*****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 153^e session (octobre 2019), le Groupe de travail a été informé que, le 26 juin 2019, le Président du Comité des transports intérieurs et le Directeur de la Division des transports durables avaient, dans une lettre conjointe, invité les présidents des groupes de travail et des comités d'administration relevant du Comité à appuyer la mise en œuvre de la stratégie de celui-ci en proposant un plan concret mettant en concordance leurs travaux avec cette stratégie. La date limite pour les suggestions avait été fixée au 15 novembre 2019, date après laquelle le Bureau du Comité établirait un plan concret pour présentation et, éventuellement, adoption à la quatre-vingt-deuxième session du Comité (février 2020). Dans ce contexte, le Groupe de travail avait examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/8 et son Corr.1 (en anglais seulement), dans lequel est énumérée une liste de tâches que le Groupe de travail devait entreprendre dans les années à venir en sus de ses travaux ordinaires. Le Groupe de travail s'était déclaré disposé, en principe, à appuyer la mise en œuvre de la stratégie du Comité et avait donc accepté provisoirement le calendrier proposé pour les tâches à entreprendre, sous réserve d'une nouvelle évaluation à tout moment à l'avenir. Dans un premier temps, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, un document résumant le champ d'application principal des 17 instruments juridiques placés sous ses auspices, examinant leurs clauses finales et proposant, le cas échéant, des amendements. Dans le même temps, le Groupe de travail avait fait valoir que les tâches imposées : a) ne devaient pas perturber l'exécution de ses tâches habituelles ; b) ne devaient pas entraîner de changements mécaniques par simple souci de mise en concordance avec la stratégie du Comité ; et que

* Le présent document a été soumis tardivement en raison d'un manque de ressources.



c) il serait de la seule prérogative du Groupe de travail de déterminer s'il était pertinent de proposer ou adopter des amendements aux instruments juridiques ou de prendre toute autre initiative connexe. À titre de mise en garde, la délégation de l'Union européenne a conseillé à la CEE de ne pas laisser ses efforts pour être considérée comme un acteur mondial en matière d'instruments juridiques dans le domaine des transports nuire à sa tâche de gardienne des intérêts de la région de la CEE. La délégation ukrainienne a rappelé la longue série de questions et de réponses élaborées par la Commission de contrôle TIR à usage de matériel de formation à l'intention des diverses parties prenantes du système TIR, invitant le Groupe de travail à les examiner et, le cas échéant, à les modifier ou les actualiser afin de refléter l'état actuel de la Convention TIR.

2. Conformément à la demande du Groupe de travail, le secrétariat a établi le présent document, dans lequel sont résumés les principaux aspects des 17 instruments juridiques placés sous son égide. On trouvera à l'annexe I un aperçu synthétique de ces 17 instruments, tandis qu'à l'annexe II sont énumérés les principaux aspects de chacun d'eux.

II. Examen par le Groupe de travail

3. Le Groupe de travail est invité à prendre note des informations figurant dans le document et à indiquer au secrétariat comment il souhaite procéder pour amender les instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025, conformément aux instructions du Comité. Pour faciliter le travail, le secrétariat a provisoirement divisé l'ensemble des instruments juridiques en quatre catégories :

- a) Instruments juridiques dont la portée est mondiale : 5, 12, 13, 15, 16, 17 ;
- b) Instruments juridiques comportant des obstacles procéduraux qui pourraient bénéficier d'une modification : 14 ;
- c) Instruments juridiques comportant (ou non) des obstacles procéduraux qui ne semblent pas pouvoir bénéficier d'une modification : 1, 2, 4, 8, 9 ;
- d) Instruments juridiques qui justifient une évaluation par le Groupe de travail avant leur éventuelle modification : 3, 6, 7, 10, 11, 14.

Annexe I

1. Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, signée à New York le 4 juin 1954 ;
2. Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, relatif à l'importation de documents et de matériel de propagande touristique, signé à New York le 4 juin 1954 ;
3. Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, signée à New York le 4 juin 1954 ;
4. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), signée à Genève le 15 janvier 1959 ;
5. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), signée à Genève le 14 novembre 1975 ;
6. Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, signée à Genève le 18 mai 1956 ;
7. Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, signée à Genève le 18 mai 1956 ;
8. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, signée à Genève le 10 janvier 1952 ;
9. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, signée à Genève le 10 janvier 1952 ;
10. Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, signée à Genève le 15 janvier 1958 ;
11. Convention douanière relative aux containers, signée à Genève le 18 mai 1956 ;
12. Convention douanière relative aux conteneurs, signée à Genève le 2 décembre 1972 ;
13. Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, signée à Genève le 9 décembre 1960 ;
14. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, signée à Genève le 21 octobre 1982 ;
15. Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, signée à Genève le 21 janvier 1994 ;
16. Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, signée à Genève le 9 février 2006 ;
17. 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, signée à Genève le 22 février 2019.

79 Parties contractantes

Albanie, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Barbade, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Cambodge, Canada, Chili, Chypre, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Égypte, El Salvador, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Ghana, Grèce, Haïti, Hongrie, Îles Salomon, Inde, Iran (République islamique d'), Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Liban, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mexique, Monténégro, Népal, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Slovénie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Uruguay.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La Convention est ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies.

À sa 114^e session (septembre 2006), le Groupe de travail a décidé, pour le moment, de ne plus examiner et modifier la Convention, à moins qu'une Partie contractante ne lui présente une demande spécifique (ECE/TRANS/WP.30/228, par. 19).

2. Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, signé à New York le 4 juin 1954**A. Objectif**

L'objectif du Protocole est de faciliter l'admission (en franchise de droits et taxes d'importation) : a) des documents encourageant le public à visiter des pays étrangers ; b) des listes et annuaires d'hôtels étrangers ; et c) du matériel technique des agences nationales officielles de tourisme, y compris le matériel destiné à être exposé.

B. Principales dispositions

Les articles 2 et 3 énumèrent, de manière très détaillée, le matériel qui peut être librement admis, tandis que l'article 4 précise les conditions d'admission gratuite.

C. Clauses finales

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/touring-protocol-f.pdf>

Voir les articles 8 et 17.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



74 Parties contractantes

Albanie, Algérie, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Barbade, Belgique, Bulgarie, Chili, Chypre, Costa Rica, Cuba, Danemark, Égypte, El Salvador, Équateur, Espagne, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Ghana, Grèce, Haïti, Hongrie, Îles Salomon, Inde, Iran (République islamique d'), Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Liban, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Malaisie, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mexique, Monténégro, Népal, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchèque, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Le Protocole est ouvert à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. Étant donné que le Groupe de travail a décidé en 2006 de ne pas envisager de modifier la Convention et compte tenu du caractère obsolète des sujets traités par le Protocole, il ne semble pas y avoir lieu de poursuivre l'adaptation du Protocole.

3. Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, signée à New York le 4 juin 1954

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est de faciliter la circulation routière internationale en facilitant l'admission temporaire dans un pays, Partie contractante à la Convention, de véhicules routiers privés immatriculés dans un autre pays, également Partie contractante à la Convention, sans paiement de droits et taxes à l'importation pour ces véhicules.

B. Principales dispositions

La Convention définit la notion de véhicule routier privé et établit le principe de l'importation temporaire de ces véhicules sous le couvert du « Carnet de passage en douane » (CPD) international. Ces carnets garantissent le paiement des droits et taxes à l'importation des véhicules aux autorités nationales compétentes si le véhicule qui a été temporairement admis n'est pas réexporté. Les DPC sont émis par des organisations ou associations autorisées, qui garantissent le paiement. La Convention décrit en détail le fonctionnement des procédures d'admission temporaire et les documents à utiliser ainsi que les procédures de réclamation à appliquer lorsque l'exportation de véhicules n'a pas été effectuée dans les délais prescrits. La Convention est ouverte à tous les Membres des Nations Unies.

C. Dispositions finales

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/imppriv_Fr.pdf

Voir les articles 33 et 42.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



80 Parties contractantes

Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Australie, Autriche, Barbade, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chili, Chypre, Costa Rica, Croatie, Cuba, Danemark, Égypte, El Salvador, Émirats arabes unis, Équateur, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Ghana, Haïti, Hongrie, Îles Salomon, Inde, Iran (République islamique d'), Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malaisie, Mali, Malte, Maroc, Maurice, Mexique, Monténégro, Népal, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Ouganda, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Serbie, Sierra Leone, Singapour, Slovénie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Union européenne.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La Convention est ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se mettre en rapport avec le secrétariat de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) pour voir si, de son côté, il existe de nouvelles voies qu'il souhaite que la Convention aborde, telles que, mais pas exclusivement, la numérisation de la Convention.

4. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), signée à Genève le 15 janvier 1959

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est de faciliter le transport international de marchandises par véhicules routiers.

B. Principales dispositions

La disposition clef est l'article 6, qui est une combinaison des articles 6 à 11 de la Convention TIR de 1975. Contrairement à la Convention actuelle, la Convention de 1959 ne prévoit aucune limitation du montant qui peut être réclamé à l'association garante.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/TIR_Convention_1959_FR_EN.pdf

Voir les articles 39 et 47.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



37 Parties contractantes

Afghanistan, Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Chypre, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Irlande, Israël, Italie, Japon, Jordanie, Koweït, Luxembourg, Malte, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchéquie, Turquie.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Suite à son article 56, qui stipule qu'à son entrée en vigueur, la Convention TIR de 1975 prendra fin et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à cette convention, la Convention TIR de 1959, il ne semble pas nécessaire de traiter plus avant la couverture géographique limitée de la Convention TIR de 1959. Actuellement, la Convention TIR de 1959 ne s'applique qu'aux relations avec le Japon, qui, jusqu'à présent, n'a pas adhéré à la Convention TIR de 1975.

5. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), signée à Genève le 14 novembre 1975

A. Objectif

L'objectif de la Convention TIR de 1975 est de faciliter le transport international de marchandises par des véhicules routiers ou des conteneurs à travers une ou plusieurs frontières par l'établissement d'une procédure simplifiée de franchissement des frontières et d'une chaîne de garantie internationale.

B. Principales dispositions

La Convention TIR de 1975, qui met à jour la Convention TIR de 1959, établit la procédure qui permet le transport international de marchandises par véhicules routiers ou conteneurs d'un bureau de douane de départ dans un pays à un bureau de douane de destination dans un autre pays, à travers autant de pays que nécessaire, sans contrôle intermédiaire des marchandises transportées et sans garantie financière à chaque frontière. La procédure comprend l'utilisation de véhicules ou de conteneurs sécurisés qui doivent être agréés par les autorités conformément aux normes prescrites dans la Convention pour pouvoir être utilisés pour les opérations TIR. La procédure comprend également une chaîne de garantie internationale, établie en vertu de la Convention, pour couvrir les droits et taxes à risque tout au long du voyage et par laquelle, dans chaque Partie contractante utilisant la Convention, une association dûment autorisée fournit une garantie aux autorités nationales compétentes. En outre, la procédure comprend également l'utilisation pour chaque véhicule d'un document douanier international, le carnet TIR, qui certifie le contenu de la cargaison tel que contrôlé au bureau de douane de départ et qui est également un document de garantie. Les autorités douanières aux frontières intermédiaires reconnaissent les carnets TIR, se fient aux informations qu'ils contiennent et ne procèdent à aucun contrôle, sauf si elles le jugent approprié pour une raison particulière. Enfin, la procédure implique un accès contrôlé au système TIR et prévoit l'exclusion de la procédure des opérateurs qui en abusent à des fins illégales. Un Comité de gestion, composé de toutes les Parties à la Convention TIR, administre la Convention, qui est ouverte à tous les Membres des Nations Unies.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/TIRConventionENFRRU.pdf

Voir les articles 52 et 59.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



76 Parties contractantes

Afghanistan, Albanie, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Chypre, Croatie, Danemark, Émirats arabes unis, Espagne, Estonie, État de Palestine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Irlande, Israël, Italie, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Koweït, Lettonie, Liban, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Maroc, Mongolie, Monténégro, Norvège, Oman, Ouzbékistan, Pakistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Qatar, République de Corée, République de Moldova, République arabe syrienne, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tchéquie, Tunisie, Turkménistan, Turquie, Ukraine, Union européenne, Uruguay.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La Convention TIR de 1975 est ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Étant donné que la Convention TIR est régulièrement réexaminée (35 fois depuis son entrée en vigueur) et qu'elle est actuellement en cours d'adaptation au régime TIR informatisé, il ne semble y avoir aucune raison de réexaminer cette convention dans le cadre du présent exercice.

6. Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, signée à Genève le 18 mai 1956

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est de faciliter l'importation temporaire en franchise de droits d'aéronefs et de bateaux de plaisance autres que les kayaks et canoës en service et d'une longueur inférieure à 5,5 mètres.

B. Principales dispositions

Les Parties contractantes accordent l'admission temporaire sans paiement des droits et taxes à l'importation et en franchise des interdictions et restrictions d'importation, sous réserve de réexportation, aux aéronefs et bateaux appartenant à des personnes résidant habituellement en dehors de leur territoire qui sont importés et utilisés pour leur usage privé lors d'un séjour temporaire, soit par les propriétaires des aéronefs ou bateaux, soit par d'autres personnes résidant habituellement en dehors de son territoire (art. 2).

C. Dispositions finales

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impairpl.pdf>

Voir les articles 33 et 41.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



26 Parties contractantes

Algérie, Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Îles Salomon, Italie, Jamaïque, Luxembourg, Malte, Maurice, Monténégro, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Sierra Leone, Slovénie, Suède, Suisse, Trinité-et-Tobago.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Outre diverses successions, la Finlande a été le dernier pays à adhérer à cette Convention, le 30 septembre 1965. Par son article 33, la Convention est de facto ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Le Groupe de travail est invité à évaluer l'impact de cette convention à la lumière de la législation internationale plus récente.

7. Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, signée à Genève le 18 mai 1956

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est de faciliter la circulation routière internationale en facilitant l'admission temporaire dans un pays, Partie contractante à la Convention, de véhicules routiers commerciaux immatriculés dans un autre pays, également Partie contractante à la Convention, sans paiement des droits et taxes à l'importation du véhicule.

B. Principales dispositions

La Convention définit la notion de véhicule routier commercial et établit le principe de l'admission temporaire de ces véhicules sous le couvert du document international « Carnet de passage en douane » (CPD). Ces carnets garantissent le paiement des droits et taxes à l'importation des véhicules aux autorités nationales compétentes si le véhicule qui a été temporairement admis n'est pas réexporté. Les DPC sont délivrés par des organisations ou associations autorisées, qui garantissent le paiement. La Convention décrit en détail le fonctionnement des procédures d'admission temporaire et les documents à utiliser ainsi que les procédures de réclamation à appliquer lorsque l'exportation de véhicules n'a pas été effectuée dans les délais prescrits.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impcom-f.pdf

Voir les articles 33 et 41.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



42 Parties contractantes

Afghanistan, Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Cambodge, Chypre, Croatie, Cuba, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kirghizistan, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Sierra Leone, Singapour, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Union européenne.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Par son article 33, cette Convention est de facto ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Le Groupe de travail souhaitera peut-être se mettre en rapport avec le secrétariat de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) pour voir si, de son côté, il existe de nouvelles voies qu'il souhaite que la Convention aborde, telles que, mais pas exclusivement, la numérisation de la Convention.

8. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, signée à Genève le 10 janvier 1952

A. Objectif

L'objectif de la Convention est de faciliter le passage des frontières pour les passagers et les bagages transportés par chemin de fer.

B. Principales dispositions

La Convention établit des procédures de contrôle de l'entrée et de la sortie des passagers et de leurs bagages par les autorités compétentes de deux pays limitrophes reliés

par une ligne ferroviaire transportant un volume considérable de passagers franchissant la frontière. La Convention favorise la réalisation de contrôles de police et de douane pendant la circulation des trains et met en place les procédures appropriées à cet effet. La Convention établit également les procédures, lorsque les contrôles ne peuvent pas être effectués de manière satisfaisante lorsque les trains sont en mouvement, pour l'organisation de contrôles communs effectués dans une gare commune proche de la frontière et désignée par accord entre les pays voisins. La Convention prévoit également des procédures de transit.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/passrailf.pdf

Voir l'article 12. La convention n'a pas de clause d'amendement.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



10 Parties contractantes :

Albanie, Autriche, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suisse.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Entre 2008 et 2013, le Groupe de travail a longuement débattu du fonctionnement de la Convention de 1952 sur les transports ferroviaires de voyageurs, y compris, mais sans s'y limiter, de la possibilité d'introduire des dispositions d'amendement à la Convention au moyen d'un Protocole distinct, sans résultats tangibles. À partir de 2014, les travaux sur une nouvelle convention ont commencé, conduisant à l'adoption par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa session de février 2019 de la Convention sur la facilitation du passage des frontières pour les voyageurs, bagages et bagages transportés en trafic international ferroviaire du 22 février 2019 (voir point 17). En raison de ces développements, il ne semble pas y avoir de raison de revoir cette Convention dans le cadre de l'exercice en cours.

9. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, signée à Genève le 10 janvier 1952

A. Objectif

L'objectif de la Convention est de faciliter le franchissement des frontières par les marchandises transportées par chemin de fer.

B. Principales dispositions

La Convention établit des procédures et des conditions pour harmoniser et assurer un niveau élevé d'efficacité dans les contrôles des marchandises transportées par chemin de fer aux frontières entre deux pays voisins sur une ligne ferroviaire transportant un volume considérable de marchandises. La Convention prévoit que les contrôles exigés par la législation des deux pays en ce qui concerne l'entrée et la sortie de tout ou partie du trafic de marchandises peuvent être effectués à une ou plusieurs gares communes proches de la frontière et désignées par accord entre les pays voisins. La Convention prévoit également des prescriptions concernant l'organisation du contrôle conjoint dans les stations et les installations de contrôle communes. Elle prévoit également des procédures de transit.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/goodsrailf.pdf

Voir l'article 12. La convention n'a pas de clause d'amendement.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



12 Parties contractantes :

Albanie, Arménie, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Portugal, Suisse.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Si l'on examine l'historique des discussions sur la Convention de 1952 sur les transports ferroviaires de voyageurs, il ne semble pas très utile de tenter d'ouvrir cette convention à une adhésion mondiale ou d'aligner ses dispositions sur les exigences techniques et logistiques modernes.

10. Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, signée à Genève le 15 janvier 1958

A. Objectif

L'objectif de cette convention est de faciliter l'utilisation des wagons EUROP dans le trafic entre les administrations ferroviaires qui mettent ces wagons en commun.

B. Principales dispositions

Les wagons EUROP réparés par une administration utilisatrice (c'est-à-dire une administration qui n'est pas propriétaire des wagons concernés) avec des pièces détachées provenant de son propre stock ne sont soumis à aucune formalité, droit ou taxe quelconque lors du franchissement des frontières, à condition que les frais de montage des pièces détachées et des pièces détachées elles-mêmes soient supportés par cette même administration.

C. Dispositions finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/sparef.pdf

Voir les articles 5 et 11.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



9 Parties contractantes :

Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Le nombre de membres de cette Convention est limité. En principe, seuls les États membres de la CEE peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention.

Bien que le concept de « wagons EUROP » ne semble plus exister, il se peut bien que des systèmes de mise en commun des wagons soient toujours en place, y compris pour les pièces détachées. Dans le même temps, les conteneurs sont aujourd'hui principalement utilisés pour le transport de marchandises par chemin de fer.

Le Groupe de travail est invité à évaluer l'application de la Convention avant d'envisager d'en élargir la portée géographique.

11. Convention douanière relative aux containers, signée à Genève le 18 mai 1956**A. Objectif**

L'objectif de la présente Convention est de développer et de faciliter l'utilisation des conteneurs en trafic international.

B. Principales dispositions

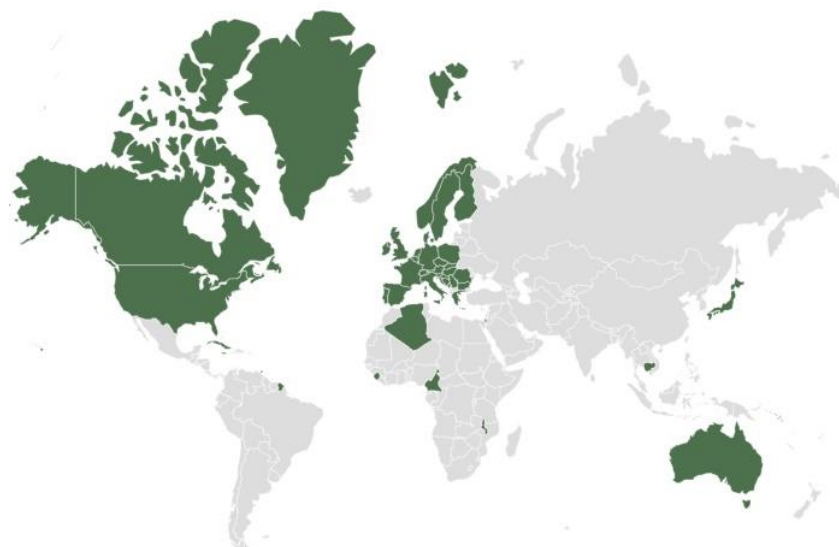
Chacune des Parties contractantes accorde l'admission temporaire en franchise de droits et taxes à l'importation et en franchise de prohibitions et restrictions à l'importation, sous réserve de réexportation, aux conteneurs lorsqu'ils sont importés chargés pour être réexportés soit vides ou chargés, soit importés vides pour être réexportés chargés.

C. Clauses finales

treaties.un.org/doc/Treaties/1959/08/19590804%2001-44%20AM/Ch_XI_A_09p.pdf

Voir les articles 12 et 20.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



44 Parties contractantes :

Algérie, Allemagne, Antigua-et-Barbuda, Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Cambodge, Cameroun, Canada, Croatie, Cuba, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Îles Salomon, Irlande, Israël, Italie, Jamaïque, Japon, Luxembourg, Malawi, Maurice, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Sierra Leone, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Trinité-et-Tobago.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Étant donné qu'en application de son article 20, la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 met fin à cette convention et la remplace, il ne semble y avoir aucune raison de la réexaminer dans le cadre de l'exercice en cours.

12. Convention relative aux conteneurs, signée à Genève le 2 décembre 1972

A. Objectif

L'objectif de la Convention est de faciliter l'utilisation temporaire des conteneurs en transport international.

B. Principales dispositions

La Convention de 1972, qui remplace la Convention de 1956, poursuit son objectif en différant le paiement des taxes et droits pour l'utilisation temporaire dans une Partie contractante de conteneurs immatriculés dans une autre Partie contractante. La Convention prévoit que les autorités compétentes reçoivent une caution en cas d'absence d'exportation. Il fournit également une description détaillée de la procédure d'admission temporaire pour les conteneurs. Ceci n'inclut pas le tracteur. Contrairement aux conventions sur l'importation temporaire de véhicules, la Convention sur les conteneurs ne contient aucune exigence en matière de documents. La garantie est basée sur un engagement du propriétaire du conteneur. La Convention prévoit également des prescriptions techniques pour le

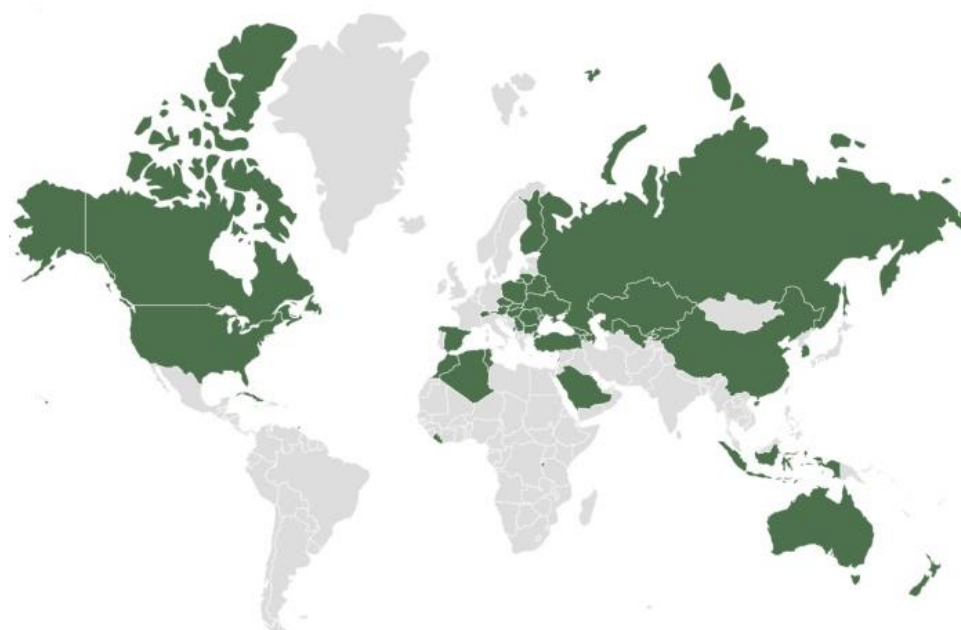
scellement douanier sûr des conteneurs, conformément aux dispositions de la Convention TIR. La Convention, gérée par un Comité de gestion, est ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. L'Organisation mondiale des douanes assure le secrétariat de la Convention.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ccc_1972f.pdf

Voir les articles 18 et 21.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



40 Parties contractantes :

Algérie, Arabie saoudite, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Burundi, Canada, Chine, Cuba, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, Géorgie, Hongrie, Indonésie, Kazakhstan, Kirghizistan, Liban, Libéria, Lituanie, Maroc, Monténégro, Nouvelle-Zélande, Ouzbékistan, Pologne, République de Corée, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Ukraine.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Compte tenu de son accessibilité mondiale et de son application générique, il ne semble y avoir aucune raison de revoir la Convention dans le cadre de l'exercice en cours.

13. Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, signée à Genève le 9 décembre 1960

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est d'étendre l'utilisation des palettes en transport international, résultant notamment de la mise en commun des palettes.

B. Principales dispositions

Chaque Partie contractante accorde l'admission, en franchise de droits et de taxes à l'importation et en franchise des interdictions ou restrictions à l'importation, aux palettes sous réserve du paiement des droits et taxes à l'importation :

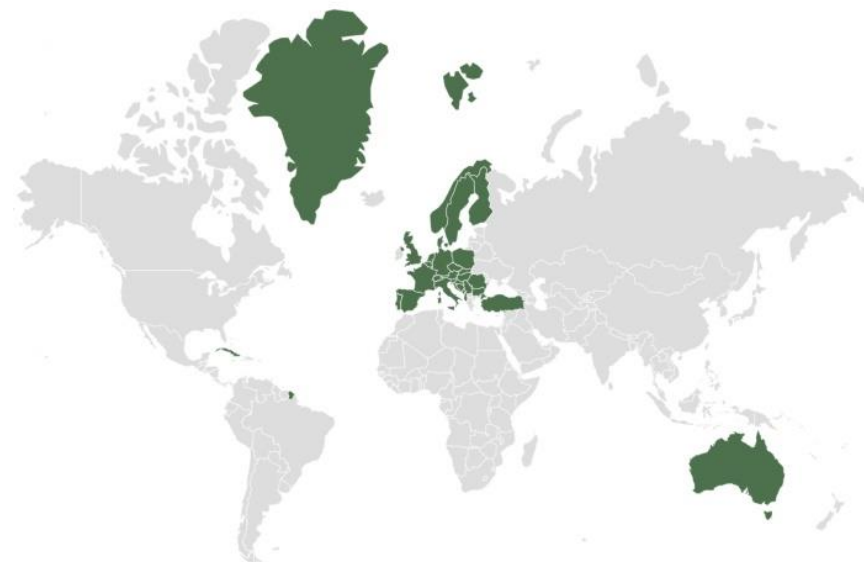
- a) Qu'ils ont déjà été exportés ou qu'ils seront réexportés par la suite ; ou
- b) Qu'un nombre égal de palettes du même type et d'une valeur sensiblement identique ont déjà été exportées ou seront exportées ultérieurement.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/palette.pdf

Voir les articles 6 et 14.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



30 Parties contractantes :

Albanie, Allemagne, Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Cuba, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Turquie.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Par son article 6, la Convention est de facto ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Bien que cette Convention ne semble pas être largement utilisée de nos jours, elle pourrait très bien servir de base à une législation plus récente.

14. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, signée à Genève le 21 octobre 1982

A. Objectif

La Convention vise à faciliter le franchissement des frontières dans le transport international de marchandises par l'harmonisation et la réduction des formalités à accomplir ainsi que du nombre et de la durée des contrôles aux frontières.

B. Principales dispositions

La Convention établit les procédures permettant d'effectuer efficacement tous les types de contrôles qui peuvent être nécessaires aux frontières, y compris les contrôles douaniers, les inspections médicosanitaires, les inspections vétérinaires, les inspections phytosanitaires, les contrôles du respect des normes techniques et les contrôles qualité. Les procédures exigent en grande partie une coopération nationale et la coordination des différents services entre eux, ainsi qu'une coopération internationale entre les services frontaliers respectifs des pays voisins. À cet égard, la Convention prévoit des mesures qui comprennent des contrôles conjoints des marchandises et des documents par la mise à disposition d'installations communes, des mêmes heures d'ouverture et des mêmes types de services à la même frontière. Ces procédures s'appliquent à toutes les marchandises importées, exportées ou en transit et à tous les modes de transport. Un Comité de gestion gère la Convention, dont l'application est prévue à l'échelle mondiale.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-55r2e.pdf

Voir les articles 16 et 22.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



58 Parties contractantes :

Afrique du Sud, Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Cuba, Danemark, Espagne, Estonie, Union européenne, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Irlande, Italie, Jordanie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Maroc, Mongolie, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République démocratique populaire lao, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tchéquie, Tunisie, Turkménistan, Turquie, Ukraine.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La présente Convention est ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. Bien que la Convention soit largement utilisée, des critiques ont été formulées à maintes reprises par diverses Parties au sujet de la structure répétitive, en particulier des annexes de la Convention ou de l'absence de prise en compte des besoins dans le domaine des technologies de l'information et des communications (TIC). Le Groupe de travail est donc invité à examiner s'il semble justifié de modifier cette convention. Dans ce contexte, le Groupe de travail devrait toutefois garder à l'esprit que, conformément au paragraphe 4 de son article 22, une objection suffit pour qu'un amendement n'entre pas en vigueur. En fin de compte, le Groupe de travail pourrait envisager de tenir une conférence de révision, en application de l'article 24 de la Convention.

15. Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, signée à Genève le 21 janvier 1994

A. Objectif

L'objectif de la Convention est de faciliter davantage le transport international des marchandises transportées par des conteneurs appartenant à un pool de conteneurs.

B. Principales dispositions

La Convention poursuit cet objectif par l'admission en franchise de droits et de taxes des conteneurs appartenant à un pool et par la simplification du régime mis en place par la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972. Selon ce régime, chaque conteneur entrant temporairement dans un pays doit être identifié et enregistré, doit être réexporté dans un certain délai (généralement trois mois) et ne peut être utilisé qu'une fois pour le transport intérieur. Toutefois, en vertu de la convention Pool, chaque Partie contractante attribue un certain nombre de ses propres conteneurs à un pool et autorise un nombre égal de ces conteneurs à circuler sur son territoire sans aucune restriction. La seule procédure administrative requise pour un pays consiste alors à vérifier à intervalles réguliers si l'équilibre entre le nombre de ses propres conteneurs Pool et le nombre de conteneurs Pool à tout moment dans son pays est respecté, c'est-à-dire qu'au lieu de contrôler chaque conteneur, seul le solde d'un certain nombre de conteneurs Pool doit être contrôlé. La Convention fournit des définitions de l'utilisation de conteneurs dans un pool et une description détaillée de la procédure d'admission temporaire pour les conteneurs utilisés dans un pool. Administrée par son propre Comité de gestion, la Convention est ouverte à tous les États Membres des Nations Unies.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/poolcon.pdf

Voir les articles 14 et 21.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes



14 Parties contractantes :

Autriche, Cuba, Italie, Libéria, Lituanie, Malte, Ouzbékistan, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tchéquie, Union européenne.

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La présente Convention est ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. Depuis son entrée en vigueur, la Convention ne semble pas susciter beaucoup d'intérêt. L'article 19 de la Convention dispose qu'une réunion du Comité d'administration de la présente Convention (AC.4) doit être convoquée : a) deux ans après son entrée en vigueur ; puis b) au moins tous les cinq ans. Jusqu'à présent, aucune réunion de ce type n'a été convoquée en raison du manque d'intérêt des Parties contractantes.

16. Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, signée à Genève le 9 février 2006

A. Objectif

L'objectif de la présente Convention est de simplifier les formalités administratives en transport international ferroviaire en vue notamment de réduire les contrôles aux frontières, en utilisant la lettre de voiture SMGS¹ comme document douanier.

¹ SMGS signifie « Accord sur le transport international ferroviaire de marchandises » du 1^{er} novembre 1951.

B. Principales dispositions

Une lettre de voiture utilisée conformément à la présente Convention par les autorités compétentes des Parties contractantes a le même effet juridique dans les autres Parties contractantes qu'une lettre de voiture utilisée par les autorités compétentes de chaque Partie contractante.

C. Clauses finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/2007SMGS-e.pdf

Voir les articles 21 et 27.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes

La Convention n'a pas de Partie contractante et un signataire (Ukraine).

E. Considérations préliminaires du secrétariat

Par son article 25, la Convention est de facto ouverte à tous les Membres des Nations Unies. Il ne semble pas y avoir de raison de revoir cette Convention dans le cadre de l'exercice en cours.

17. 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, signée à Genève le 22 février 2019

A. Objectif

L'objectif de la présente convention est de faciliter et d'accélérer le franchissement des frontières dans le transport international ferroviaire de voyageurs, de bagages et de bagages en vue de réduire la durée de circulation des trains et d'accroître la compétitivité du transport ferroviaire.

B. Principales dispositions

La Convention : a) facilite et accélère le passage des frontières grâce à des systèmes efficaces de contrôle étatique et à l'application de normes internationales ; b) étend l'utilisation des technologies modernes, en particulier les technologies de changement automatique d'écartement des voies et les technologies du matériel roulant à grande vitesse ; c) réduit les délais d'exécution des opérations technologiques et des contrôles étatiques ; d) assure confort et qualité du service aux voyageurs tout en réduisant la durée de vie des trains ; et e) facilite la délivrance de visas.

C. Dispositions finales

www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Rail_border_crossing_procedures_for_passengers_2019_e.pdf

Voir les articles 21 et 27.

D. Champ d'application géographique et Parties contractantes

La convention est ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. Il n'a pas de Partie contractante, un signataire (Tchad).

E. Considérations préliminaires du secrétariat

La Convention a une portée mondiale. Il ne semble y avoir aucune raison de revoir la Convention dans le cadre de l'exercice en cours.
