



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

Genève, 24-26 février 2015

Point 5 h) de l'ordre du jour provisoire

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

On trouvera dans le présent document une vue d'ensemble des activités du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du secrétariat visant à renforcer les mesures de facilitation du franchissement des frontières et les instruments juridiques pertinents sous les auspices du WP.30 (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, etc.), y compris l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR.

Le document est soumis au Comité pour information et approbation des activités susmentionnées. Le Comité est également invité à soutenir la poursuite du projet eTIR et pour cela à prolonger le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2015, ainsi qu'à approuver la création d'un groupe d'experts officiel des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR, comme l'en a prié le WP.30.



I. Généralités et mandat

1. À sa session précédente, le Comité a pris note des activités mises en œuvre par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) visant, en particulier, à renforcer la Convention sur l'harmonisation de 1982 et la Convention TIR de 1975 (ECE/TRANS/240, par. 66), et a appuyé lesdites activités. Entre autres considérations, le Comité a prié instamment toutes les Parties contractantes de redoubler d'efforts pour achever la mise au point du projet eTIR et le mettre en œuvre, sachant que cette mise en œuvre améliorerait le fonctionnement de la Convention TIR tout en favorisant la transparence et la responsabilité (ECE/TRANS/240, par. 69). À cette fin, il a soutenu la poursuite du projet et la prolongation du mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) jusqu'à la fin de l'année 2014.

2. Le présent document a été établi conformément au programme de plan de travail du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/240, par. 100 et ECE/TRANS/2014/23, activité 02.7: Problèmes douaniers intéressant les transports). Il y est rendu compte des progrès marqués en 2014 par les Parties contractantes, le WP.30 et le secrétariat dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, notamment de ce qui suit:

- Les faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières («Convention sur l'harmonisation») et les activités de suivi et de renforcement des capacités destinées à faciliter l'application adéquate de la Convention à l'échelle nationale;
- Les activités et faits nouveaux concernant la Convention TIR et le fonctionnement du régime TIR;
- L'entrée en vigueur des amendements aux annexes 1 et 6, ainsi qu'au paragraphe 3 vi) de la première partie de l'annexe 9 de la Convention TIR de 1975;
- Les progrès accomplis dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR, les faits nouveaux relatifs au projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie, les efforts déployés en vue de l'élaboration de l'instrument juridique approprié pour encadrer la mise en service de la procédure TIR informatisée, et le lancement d'un projet pilote CEE-IRU entre l'Iran et la Turquie;
- Le projet «Renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration», financé au moyen du Compte de l'ONU pour le développement (UNDA).

II. Convention sur l'harmonisation

3. Le Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) de 1982 a tenu sa dixième session le 9 octobre 2014 à Genève, conformément à l'article 4 de l'annexe 7 de la Convention.

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

4. Une nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation, concernant le passage des frontières dans le transport ferroviaire, est entrée en vigueur le 30 novembre 2011. Elle a introduit des principes clés relatifs à la facilitation des procédures de passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer. Depuis lors, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), en collaboration avec le WP.30, a entrepris d'élaborer des options pour un mécanisme de suivi de sa mise en œuvre au niveau national. Le Comité souhaitera peut-être rappeler qu'en 2013 le secrétariat avait élaboré un questionnaire (ECE/TRANS/SC.2/2013/6) sur les moyens de contrôler la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9. Ce questionnaire avait été distribué à toutes les Parties contractantes et, sur la base des vingt-deux réponses reçues, le secrétariat avait effectué une analyse des résultats préliminaires, présentée au SC.2 à sa soixante-huitième session, tenue du 24 au 26 novembre 2014.

B. Enquête biennale sur l'application de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international

5. Le Comité voudra bien se rappeler que, conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le secrétariat est tenu d'effectuer tous les deux ans une enquête sur l'application, au niveau national, de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international. En novembre 2014, le secrétariat a lancé une enquête en ligne à laquelle les Parties contractantes ont été invitées à répondre pour le 16 janvier 2015.

C. Certificat international de pesée de véhicule

6. Le Comité voudra bien noter que, le 30 septembre 2014, conformément à l'article 5 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le premier Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a été délivré en République de Moldova. La Géorgie et l'Ukraine ont été les premiers pays à accepter le CIPV. Il s'agit d'une avancée importante dans la mise en œuvre de l'annexe 8, qui facilitera le passage des camions aux frontières. En septembre 2014, le secrétariat de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) a lancé un projet pilote sur l'utilisation du CIPV. Des informations préliminaires concernant la poursuite de la mise en application du CIPV devaient être communiquées par l'OCEMN à la session de février 2015 du WP.30. Le Comité souhaitera peut-être apporter son appui à cette bonne pratique réglementaire et inviter d'autres États membres de la CEE à utiliser et accepter le CIPV.

D. Critères de comparaison et mesure des performances dans la Convention sur l'harmonisation

7. Le Comité voudra bien se rappeler que, sur la base de la publication conjointe de la CEE et de l'OSCE, intitulée «Manuel conjoint CEE-OSCE sur les bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières («Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective»), parue en 2012, les Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation ont étudié un ensemble d'options visant à intégrer dans la Convention sur l'harmonisation des indicateurs d'efficacité et des critères de comparaison systématiques, permettant de suivre la mise en œuvre de la Convention. Dans ce contexte, le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation a décidé, à sa

dixième session, en 2014, de charger le secrétariat d'organiser, en 2015, un atelier sur les meilleures pratiques et la mesure des performances par les autorités douanières au niveau national.

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

8. Aux réunions du WP.30 et du Comité des transports intérieurs en 2013, plusieurs délégations ont indiqué qu'elles considéraient la Convention de 1952 obsolète et qu'elles ne souhaitaient donc pas y adhérer, et ont préconisé l'élaboration d'un nouvel accord international qu'elles jugeaient nécessaire pour faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée. Dans ce contexte, un groupe informel d'experts chargé d'élaborer une telle convention s'est réuni pour la première fois les 8 et 9 septembre 2014 à Varsovie avec des représentants de 12 pays. Cette réunion était organisée à l'initiative de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et sous l'égide de la CEE. Les principaux résultats de ses travaux, ainsi qu'un projet de structure d'une nouvelle Convention, ont été communiqués au WP.30 en octobre 2014 (voir document informel (WP.30) 2014 n° 12); ils comprenaient notamment les principes clefs suivants:

- La nouvelle Convention doit réunir un ensemble de vues et d'approches communes de la coopération en matière de facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et le bagages transportés par voie ferrée;
- La nouvelle Convention ne doit en aucune façon faire obstacle aux obligations découlant d'autres accords internationaux pour ses Parties contractantes;
- La Convention doit permettre d'assurer de manière rapide et efficace le transport international de voyageurs et de bagages par voie ferrée, compte tenu des besoins de l'industrie et des nouvelles technologies, en garantissant des contrôles et vérifications efficaces, et sans compromettre le confort et la qualité du service pour les voyageurs.

9. L'OSJD, avec l'appui de la CEE, a prévu d'organiser deux autres réunions du groupe informel en 2015. Le Comité souhaitera peut-être inviter les organes gouvernementaux et les opérateurs privés intéressés à contribuer à ces travaux.

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

10. Le Comité notera que, le 30 juin 2014, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.315.2014.TREATIES-XI.A.8, communiquant une proposition d'amendement à la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1954), transmise par le Gouvernement des Émirats arabes unis. Cet amendement autorise la délivrance du Carnet de Passage en Douane dans une combinaison au choix de deux langues officielles de l'ONU, à condition que l'une des deux soit l'anglais ou le français. Au moment de l'établissement du présent document, il est prévu que cet amendement entrera en vigueur le 30 mars 2015 si, conformément au paragraphe 3 de l'article 42 de la Convention susmentionnée, aucune objection à l'amendement proposé n'est soumise par les Parties contractantes d'ici au 30 décembre 2014.

V. 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, du 9 février 2006

11. Conformément à la décision du Comité à sa dernière session, de demander à ses organes subsidiaires d'analyser la pertinence des anciennes conventions qui ne sont pas encore entrées en vigueur, le Comité voudra bien noter que la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous couvert de lettres de voiture SMGS, signée à Genève le 9 février 2006, n'est pas encore entrée en vigueur. La Convention compte actuellement un État signataire, alors que son article 22 prévoit que cinq (5) ratifications sont nécessaires à son entrée en vigueur.

12. Le Comité souhaitera peut-être rappeler que cette Convention porte sur le transport de marchandises en transit par voie ferrée, et plus précisément sur l'utilisation/l'acceptation de la lettre de voiture SMGS comme document de transit douanier.

VI. Convention TIR

13. Une nouvelle série d'amendements aux annexes 1 et 6, ainsi qu'au paragraphe 3 vi) de la première partie de l'annexe 9 de la Convention TIR de 1975 a été approuvée par le Comité de gestion TIR en 2014. Un de ces amendements consistait à inclure des notes explicatives sur les qualifications professionnelles requises pour les membres de la Commission de contrôle TIR (TIRExB), ainsi que sur la procédure d'élection partielle à appliquer dans le cas où un membre démissionnait ou se trouvait dans l'incapacité de s'acquitter de ses fonctions. Ces amendements sont d'une importance particulière au regard des problèmes rencontrés par la TIRExB en 2014 suite à la démission de trois de ses membres. Suite à la publication de la notification dépositaire CN.426.2014.TREATIES-XI.A.16 du 24 juin 2014, qui portait sur la présentation de ces propositions d'amendements, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a publié la notification dépositaire C.N.661.2014.TREATIES-XI.A.16 du 7 octobre 2014, indiquant que les Parties contractantes n'avaient pas soulevé d'objections. Les amendements proposés sont donc entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

14. L'entrée en vigueur en 2013 d'une nouvelle troisième partie pour l'annexe 9 a conduit à poursuivre en 2014 les débats sur l'ajout éventuel de trois paragraphes supplémentaires relatifs aux exigences de vérification applicables à une organisation internationale autorisée, afin d'accroître la transparence financière du système. Des consultations sont en cours, qui devraient aboutir en 2015.

15. En 2014, le WP.30 a conclu ses délibérations sur la proposition d'amendement visant à ajouter à la Convention TIR un nouveau type de véhicule et de conteneur à bâches coulissantes et toit coulissant, et a transmis ladite proposition au Comité de gestion de la Convention TIR, qui devait l'adopter en février 2015.

16. Enfin, le Comité de gestion de la Convention TIR a convoqué une réunion extraordinaire qui s'est tenue le 12 juin 2014 en présence de hauts responsables des autorités douanières. Cette réunion a porté sur les difficultés rencontrées dans le cadre du régime TIR depuis juillet 2013 en raison de la décision du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie (SFD) d'introduire des restrictions à l'utilisation du régime TIR sur son territoire. On trouvera dans la section VII du présent document des renseignements complémentaires sur la situation relative à la mise en œuvre de la Convention TIR sur le territoire de la Fédération de Russie.

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

17. La Croatie et la Serbie transmettent désormais les données de leurs titulaires de carnets TIR à la Banque de données internationale TIR (ITDB) via le site Web ITDB online+, ce qui porte à 29 le nombre total de Parties contractantes à la Convention TIR utilisant cette application. Le site Web ITDB online+ semble bien contribuer efficacement à la transmission électronique de données à la TIRExB et au secrétariat TIR de même qu'à la diffusion des contenus de l'ITDB, sachant que l'on compte plus de 1 500 utilisateurs enregistrés. Il convient de noter en outre que les utilisateurs des douanes visitant le site Web ITDB online+ peuvent également accéder au site Web du Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE.

18. Le Comité souhaitera peut-être aussi rappeler que le Service Web de la Banque de données internationale TIR (ITDBWS) a été rendu opérationnel le 2 décembre 2013 en Finlande. Le Comité voudra bien noter que, depuis son lancement, l'ITDBWS a reçu plus de 33 000 requêtes automatisées du nouveau système de transit informatisé NCTS/TIR du régime TIR à partir de la Finlande.

19. En 2014, le secrétariat a été chargé de lancer les travaux de création d'une nouvelle base de données répertoriant les bureaux de douane ayant l'agrément TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 21), ainsi que d'une base de données destinée à recueillir les certificats d'agrément des véhicules et conteneurs (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 14). Enfin, comme suite à la demande des Parties contractantes, le secrétariat a entrepris d'assurer la publication en ligne des données relatives aux prix des carnets TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 16).

B. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

20. En 2014, le secrétariat TIR a apporté des contributions de fond au programme du Collège de formation du personnel aux frontières créé par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) à Douchanbé (Tadjikistan), ainsi qu'à des ateliers organisés sous les auspices du projet EuroMed en Algérie, au Maroc et en Tunisie. Le secrétariat a également participé à des séminaires du projet EuroMed sur le régime TIR organisés à Bruxelles et à Genève, qui portaient notamment sur la Convention TIR.

21. Le secrétariat TIR a également organisé un séminaire national à l'intention de fonctionnaires des douanes (le 5 septembre 2014 à Achgabat, au Turkménistan) dans le cadre de la Conférence internationale de haut niveau sur le rôle des couloirs de transport et de transit dans la coopération internationale, la stabilité et le développement durable. Ce séminaire était conçu comme un cours de formation destiné aux fonctionnaires des douanes et s'est conclu par l'attribution de certificats de participation.

22. Enfin, au cours de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral (3-5 novembre 2014, Vienne), le secrétariat a organisé une manifestation parallèle sur la facilitation du passage des frontières. Cette manifestation visait à promouvoir la pertinence et l'utilisation concrète des instruments juridiques de la CEE visant à faciliter le passage des frontières, notamment la Convention TIR et la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, qui sont appelées «Conventions du carnet». Le public ciblé se composait principalement de responsables des ministères des affaires étrangères ainsi que d'autres ministères (par exemple, des transports, du commerce, des finances et du développement), et des organismes traitant de ces questions, même si des experts des services des douanes étaient également présents. La manifestation avait été organisée en collaboration avec l'Union

internationale des transports routiers (IRU), l'Association internationale de tourisme et la Fédération internationale de l'automobile.

VII. Faits nouveaux dans la mise en œuvre de la Convention TIR

23. Le 5 juillet 2013, le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie (SFD) a annoncé sur son site Web qu'à partir du 14 août 2013 les opérateurs qui transportent des marchandises sur le territoire de la Fédération de Russie sous le couvert d'un carnet TIR seraient obligés de fournir une garantie supplémentaire, conformément au Code douanier de l'Union douanière créée dans le cadre de la Communauté économique eurasiennne. Le 8 août 2013, il a été annoncé que l'introduction de cette mesure était reportée au 14 septembre 2013. Selon les informations communiquées par le SFD, une des raisons motivant l'exigence de garanties supplémentaires concernant les opérations TIR sur le territoire de la Russie était l'existence d'une dette douanière dans le cadre du régime TIR.

24. À la date d'entrée en vigueur de cette mesure, le 14 septembre 2013, l'obligation de fournir une garantie supplémentaire était limitée aux régions douanières de la Sibérie et de l'Extrême-Orient. Le 24 septembre 2013, cette mesure a été élargie pour la première fois de manière à inclure la région de l'Oural.

25. Malgré le jugement rendu par la Cour suprême d'arbitrage de la Fédération de Russie le 14 octobre 2013 (affaire BAC-11682/2013), dans lequel cette dernière a estimé que la décision du 4 juillet 2013 du SFD n'était pas valable, le SFD a continué d'étendre la portée de la mesure.

26. Au fil du temps, d'autres régions ont également été concernées, de sorte qu'au 3 décembre 2013, la mesure était applicable dans les régions du Nord, du Centre, du Sud et de l'Extrême-Est du Caucase, dans les régions douanières de l'Oural et de la Volga, dans les bureaux de douane de Pskov, Sebezh, Kingisepp et Kaliningrad du district douanier du Nord-Ouest, ainsi que dans les postes de contrôle douanier des aéroports de Domodedovo, Sheremetyevo et Vnukovo.

27. Le 24 février 2014, la Cour suprême d'arbitrage de la Fédération de Russie a de nouveau rendu un arrêt dans lequel elle a estimé que la décision du SFD d'instaurer des restrictions au régime TIR n'était pas valable (affaire BAC-17458/2013).

28. À compter du 21 avril 2014, le champ d'application de la mesure a été encore élargi de manière à inclure le bureau de douane de Torfyanovka (région de Vyborg) entre la Finlande et la Fédération de Russie.

29. Le 26 mai 2014, la Cour suprême d'arbitrage de la Fédération de Russie a rendu un arrêt, dans lequel elle a confirmé que la décision du SFD instaurant des restrictions au régime TIR n'était pas valable (affaire BAC-4111/2014). En particulier, la Cour a souligné dans son arrêt que la mesure du SFD était contraire aux dispositions de l'Union douanière et du Code douanier de la Fédération de Russie.

30. Le 30 juin 2014, M. I. Shuvalov, Premier Vice-Premier Ministre de la Fédération de Russie, a décidé de prolonger l'accord entre le SFD et l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) jusqu'au 30 novembre 2014, en attendant la conclusion du processus de sélection d'une association garante par appel d'offres.

31. Le 15 octobre 2014, M. Anatolii Makarenko, Vice-Président du Service fiscal national d'Ukraine, a informé la TIRExB qu'à compter du 2 octobre 2014 (12 heures) les bureaux de douane ukrainiens avaient pour instruction des autorités nationales compétentes (le Service fiscal national) de ne plus accepter les carnets TIR délivrés par l'ASMAP de la Fédération de Russie.

32. En septembre 2014, certaines informations indiquaient que la Commission européenne élaborait une proposition de décision du Conseil relative à une éventuelle suspension des opérations TIR entre l'Union européenne et la Fédération de Russie. Au moment de la soumission du présent document, cette proposition était encore examinée par la Commission européenne et aucune proposition n'avait, jusqu'alors, été soumise au Conseil.

33. En 2014, la TIRExB a poursuivi l'examen de la situation en Fédération de Russie. Elle a pris note de la communication du SFD à l'ASMAP, en date du 25 novembre 2014, l'informant de la prolongation de l'accord de garantie existant jusqu'au 28 février 2015. Tout en se félicitant de cette nouvelle, la TIRExB a réaffirmé que le SFD continuait d'appliquer des mesures contraires aux dispositions de la Convention TIR et qui conduisaient à imposer des restrictions draconiennes à l'utilisation des carnets TIR dans toutes les régions et la quasi-totalité des bureaux de douane de la Fédération de Russie.

34. À sa dernière session (2 et 3 décembre 2014, Genève), la TIRExB a estimé que la mesure prise par les autorités compétentes de l'Ukraine le 2 octobre 2014, donnant aux bureaux de douane l'instruction de ne plus accepter, temporairement, les carnets TIR délivrés par l'ASMAP de la Fédération de Russie était contraire aux dispositions des articles 3 (par. b)), 4 et 6 de la Convention TIR. Dans le même temps, tout en notant que les autorités ukrainiennes avaient fondé cette mesure sur l'application de la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969) et, en particulier, sur ses articles 60 et 62, la TIRExB a été d'avis que l'évaluation de cette mesure dépassait le cadre de son mandat.

VIII. Projet eTIR

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

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

35. Le projet eTIR bénéficie certainement de ces initiatives, mais il convient de souligner qu'il est le seul à permettre à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de disposer d'une plate-forme unique pour l'échange d'informations entre administrations douanières (C2C), et à donner aux autorités douanières la possibilité de gérer les données relatives aux garanties fournies par les garants aux détenteurs de carnets TIR autorisés. Divers projets pilotes (voir par. 38 à 45 ci-après) sont menés actuellement afin de montrer que la Convention TIR peut être totalement appliquée de manière électronique et de valider

les concepts énoncés dans le modèle de référence eTIR (dernière version: ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1).

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

36. Le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) a tenu une session en 2014, au cours de laquelle il a achevé ses travaux sur la version 4.1a du modèle de référence eTIR. La version 4.1a du modèle de référence eTIR est actuellement examinée par le WP.30. D'autres questions techniques sont en cours d'examen, suite aux propositions de certaines Parties contractantes visant à modifier le message de déclaration eTIR uniformisé, par exemple en rendant obligatoire le code SH (Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises) dans le cadre du régime TIR. Les points de contact eTIR ont été consultés sur ces questions. Le WP.30 examine également le document ECE/TRANS/WP.30/2015/4, qui contient le projet de résumé des activités du GE.1.

B. Aspects juridiques du projet eTIR

37. En 2014, le WP.30 a systématiquement débattu des principaux aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR et a décidé, au départ, d'étudier les avantages d'un protocole additionnel à la Convention TIR servant de cadre juridique à cette informatisation. Dans ce contexte, le Groupe de travail a examiné les documents ECE/TRANS/WP.30/2014/7 et ECE/TRANS/WP.30/2014/13, contenant le projet de dispositions de fond pour le protocole proposé. Ayant examiné le fondement de la conception du cadre juridique eTIR, le WP.30 a appuyé la création d'un Groupe d'experts officiel chargé d'élaborer un protocole sur la base duquel les Parties contractantes pourraient négocier et a approuvé le mandat et le plan de travail provisoires de ce groupe d'experts, qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/14. Le secrétariat a donc été invité à entamer le processus de création du groupe d'experts conformément aux règles et procédures de l'ONU, la première étape consistant à demander au Comité des transports intérieurs d'approuver le mandat et le programme de travail du groupe d'experts proposé.

C. Projet pilote eTIR CEE/IRU

38. Le Comité voudra bien se rappeler qu'à sa précédente session il a instamment appelé les Parties contractantes à intensifier leurs efforts pour finir d'élaborer et lancer le projet eTIR (ECE/TRANS/240, par. 69). Gardant cela à l'esprit, et compte tenu du fait que des investissements avaient déjà été effectués à la fois par les administrations douanières et par le secteur privé dans le cadre de l'informatisation du régime TIR, le secrétariat de la CEE et l'IRU, avec le soutien des Parties contractantes, ont lancé en 2014 le «projet pilote eTIR CEE/IRU». On trouvera des informations plus détaillées à ce sujet dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/9 et le document informel GE.1 N° 6 (2014).

39. L'objectif du projet pilote est de permettre le lancement rapide et à des coûts aussi faibles que possible d'un régime TIR sans papier entre deux pays pilotes, en s'appuyant sur les investissements et les outils électroniques existants. Ce projet, comme d'autres projets pilotes, constitue un premier pas vers l'application d'un régime eTIR à part entière tel qu'il a été conçu par les Parties contractantes et présenté dans le modèle de référence eTIR. Pour accélérer son application dans une aire géographique et un laps de temps limités, il est prévu que le projet pilote n'englobera pas tous les concepts eTIR.

40. Le projet pilote sera mis en œuvre entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, ces deux pays étant des Parties contractantes à la Convention TIR qui ont déjà informatisé la gestion des opérations TIR au niveau national et qui sont déjà reliées aux régimes SafeTIR en temps réel (RTS) et TIR-EPD (prédéclaration électronique) de l'IRU.

41. Les principaux avantages du projet pilote seront d'offrir les possibilités suivantes:

- Démontrer que le régime TIR peut fonctionner dans de brefs délais sans le carnet TIR sur papier;
- Répondre aux spécificités actuelles des systèmes informatiques douaniers nationaux et régionaux (NCTS, par exemple);
- Utiliser les infrastructures et connexions de l'IRU et des autorités douanières déjà mises au point (TIR-EPD et application SafeTIR en temps réel);
- Avoir des prédéclarations tenant compte de prescriptions spécifiques nationales, dont des prescriptions relatives à la sécurité et à la sûreté;
- Appliquer et tester certains messages et procédures eTIR normalisés;
- Obtenir des informations en retour sur les problèmes qui peuvent se poser pour y remédier avant de lancer le système international eTIR dans son intégralité.

42. Le mandat du projet sera signé par les deux pays pilotes volontaires, ainsi que par les secrétariats de la CEE et de l'IRU. Par ailleurs, outre ce mandat, la CEE et l'IRU signeront un mémorandum d'accord prévoyant l'octroi d'un soutien financier supplémentaire à la CEE pour couvrir les autres coûts associés au projet pilote, notamment les services d'un spécialiste supplémentaire des technologies de l'information.

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

43. Les administrations douanières italienne et turque ont débattu de ce projet pilote plusieurs fois en 2014, mais n'ont pas été en mesure de finaliser le mandat du projet. Dans une lettre adressée aux autorités italiennes, le secrétariat de la CEE a confirmé qu'il était disposé à continuer d'aider ces deux pays dans le cadre du projet pilote.

E. Projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement: «Renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration»

44. Le Comité voudra bien se rappeler qu'au titre de la huitième tranche du cycle de programmation du Compte de l'ONU pour le développement (2012-2013), un projet mondial étroitement lié au système eTIR est mis en œuvre. L'objectif de ce projet est de renforcer les capacités des pays en développement et en transition à faciliter le franchissement légal des frontières grâce à l'augmentation du volume des données

électroniques sécurisées échangées par les administrations douanières et au recours plus fréquent à des messages électroniques internationaux normalisés.

45. Le Comité voudra bien noter qu'en 2014, la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale et la CEE ont achevé les analyses des lacunes. En outre, la première réunion du groupe d'experts interrégional pour ce projet a eu lieu à Genève le 8 décembre 2014.

IX. Considérations du Comité

46. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités des Parties contractantes, du WP.30 et du secrétariat mentionnées ci-dessus, et leur apporter son soutien. Il est aussi invité à soutenir la poursuite du projet eTIR, à prolonger le mandat du WP.30/GE.1 jusqu'en 2015 et à approuver le mandat et le programme de travail du Groupe informel d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR, tels qu'approuvés par le WP.30 et joints pour référence en annexe au présent document.

Annexe

Plan de travail et mandat du Groupe d'experts de la CEE chargé des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR

Objectifs de travail du Groupe d'experts

A. Projet de mandat

1. Le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR est créé conformément aux politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et placé sous la supervision générale du WP.30 et du CTI, dans le but d'offrir une tribune internationale spécialisée exclusivement consacrée à l'élaboration du cadre juridique du système eTIR.
2. Le Groupe d'experts s'emploiera, dans le cadre de l'élaboration du cadre juridique du système eTIR, à rédiger un projet de Protocole à la Convention TIR.
3. Le Groupe d'experts préparera le projet de Protocole en menant à bien les activités suivantes:
 - a) Réaliser une étude de la Convention TIR en vue de recenser et d'analyser concrètement les dispositions qui pourraient être touchées par l'introduction d'eTIR;
 - b) Examiner soigneusement les questions relatives à l'administration du système international eTIR, y compris, mais pas seulement, les exigences en matière de protection des données et de confidentialité, ainsi que les aspects juridiques du financement du système, et établir le texte des dispositions juridiques pertinentes en conséquence;
 - c) Élaborer des dispositions juridiques concernant le rôle et les fonctions des organes intergouvernementaux TIR dans le cadre juridique du système eTIR;
 - d) Chercher et analyser la méthode la plus efficace et la plus acceptable sur le plan juridique pour intégrer dans le cadre juridique les spécifications fonctionnelles et techniques qui figurent dans le Modèle de référence eTIR, et mettre au point une procédure d'amendement appropriée.
4. Au cours de ses délibérations et de son travail, le Groupe d'experts pourra:
 - Demander et recueillir auprès des autorités nationales compétentes toutes les informations pertinentes susceptibles de l'aider à décrire et à évaluer la situation;
 - Mener des enquêtes sur les législations et les dispositions juridiques en vigueur dans divers pays pouvant intéresser ses travaux;
 - Créer et entretenir un réseau de contacts comprenant les principales parties prenantes (pouvoirs publics, autorités douanières, milieux universitaires et secteur des transports) en vue d'échanger des informations pouvant intéresser ses travaux.
5. Le Groupe d'experts mènera à bien ses travaux compte tenu des ressources existantes du secrétariat, ainsi qu'éventuellement du soutien financier ou en nature supplémentaire fourni par les pays participants et d'autres organisations, organes et parties prenantes internationaux.

6. Le Groupe d'experts fondera ses travaux sur:
 - a) Les principes du système eTIR approuvés par le WP.30 et l'AC.2;
 - b) Les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR qui figurent dans le Modèle de référence eTIR;
 - c) Les orientations fournies par le WP.30.
7. Le Groupe d'experts pourra, au cours de ses travaux, recenser des éléments ou domaines supplémentaires relatifs à l'élaboration du cadre juridique du système eTIR qui méritent l'attention et, dans ce cas, les signaler au WP.30.

B. Méthodes de travail

8. Le Groupe d'experts sera créé et mènera ses activités conformément aux Directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la Commission le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). À sa première réunion, le Groupe d'experts adoptera un plan de travail définissant clairement ses objectifs et les tâches à accomplir et établissant un calendrier d'exécution.
9. Le Groupe d'experts pourrait prévoir de se réunir une fois en 2015 (second semestre), au moins deux fois en 2016 et au moins deux fois en 2017 au Palais des Nations à Genève ou dans un autre lieu en fonction de l'appui fourni par les pays participants et d'autres parties prenantes, avant de conclure ses activités en transmettant une série de propositions au WP.30 sous forme de document de travail. Ce document devra contenir des propositions concrètes relatives à la mise en place d'un cadre juridique approprié pour le système eTIR, pour examen et approbation par le Groupe de travail et transmission à l'AC.2 pour adoption. Le Groupe d'experts devra aussi rendre compte régulièrement de l'avancée de ses travaux au WP.30, afin de faire en sorte que le produit final soit aussi conforme que possible aux attentes du Groupe de travail et fasse l'objet d'un consensus et d'une approbation aussi larges que possible.
10. La traduction des documents en anglais, en français et en russe sera assurée par la CEE. L'interprétation simultanée des débats en anglais, en français et en russe sera également prise en charge par la CEE pour les sessions tenues au Palais des Nations à Genève.
11. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte aux Parties contractantes à la Convention TIR et aux États membres de la CEE, ainsi qu'à tous les États Membres et experts de l'ONU qui souhaitent apporter leur contribution. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées sont invitées à participer et à fournir des avis d'experts conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

C. Secrétariat

12. La CEE fournira des services de secrétariat au Groupe d'experts et assurera une coopération étroite avec toutes les parties prenantes.

D. Projet de programme de travail

13. Étant donné que le Groupe d'experts sera officiellement créé au plus tôt au printemps 2015, la première session n'aura lieu qu'au second semestre 2015. Le Groupe de travail voudra peut-être noter qu'il est probable que les travaux sur l'élaboration du cadre juridique du système eTIR avancent considérablement avant la création officielle du

Groupe d'experts. Cela étant, afin qu'ils puissent être officiellement approuvés, les activités et le calendrier d'exécution sont définis en partant du principe que les travaux débiteront au cours du second semestre 2015.

<i>Objectifs</i>	<i>Activités</i>	<i>Calendrier</i>
A) Travaux préparatoires en vue de l'élaboration du cadre juridique du système eTIR	i) Réaliser une étude de la Convention TIR en vue de recenser et d'analyser concrètement les dispositions qui pourraient être touchées par l'introduction d'eTIR; ii) Examiner soigneusement les questions relatives à l'administration du système international eTIR, y compris, mais pas seulement, les exigences en matière de protection des données et de confidentialité, ainsi que les aspects juridiques du financement du système; iii) Élaborer des dispositions juridiques concernant le rôle des organes intergouvernementaux TIR; iv) Chercher et analyser la méthode la plus efficace et la plus acceptable sur le plan juridique pour intégrer dans le cadre juridique les spécifications fonctionnelles et techniques qui figurent dans le Modèle de référence eTIR et mettre au point une procédure d'amendement appropriée.	Point de départ des travaux, à évaluer dans les douze premiers mois d'activité (2015-2016) .
B) Élaboration d'un projet de Protocole	Élaboration de projets de dispositions du Protocole sur la base des travaux préparatoires. Ces dispositions couvriront l'ensemble de la procédure et du système international eTIR envisagés, y compris, par exemple, le champ d'application, un ensemble de définitions, l'administration du système, la procédure d'amendement et toutes les dispositions standard requises pour un instrument juridique international telles que l'entrée en vigueur, le règlement des différends, etc.	Ce processus devrait commencer dès que possible et en tout cas dans les dix-huit premiers mois d'activité . Cela signifie, pour être réaliste, que les premiers avant-projets devraient commencer à être disponibles au plus tard au premier semestre 2017 .

E. Calendrier indicatif

