

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
25 janvier 2016  
Français  
Original : anglais

---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation  
du régime TIR****Deuxième session**

Genève, 4-5 avril 2016

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

**Modèle général et structure administrative du cadre juridique  
du régime eTIR****Modèle général et structure administrative  
du cadre juridique du régime eTIR****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa première session, le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) a examiné les processus de prise de décisions dans le cadre d'un protocole à la Convention TIR et l'importance d'un calendrier de mise en œuvre du régime eTIR clairement défini une fois qu'un cadre juridique serait en place. Dans ce contexte, le GE.2 a rappelé les débats antérieurs du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), d'où il était ressorti qu'un protocole, bien que lié à la Convention principale, ne lierait que les Parties contractantes qui choisiraient d'y adhérer et qu'il conviendrait donc soit de limiter le pouvoir de décision du Comité de gestion TIR (AC.2) en ce qui concernait le protocole, soit d'établir une instance de décision distincte réunissant les Parties contractantes au protocole. À la lumière de ces informations, le GE.2 a été d'avis qu'un protocole risquerait d'entraîner beaucoup plus de complications que ne l'avait initialement estimé le WP.30 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2, par. 8 f)). À la suite d'un débat de fond, le GE.2 a demandé au secrétariat des renseignements complémentaires sur i) la nature exacte et le statut juridique d'un protocole à l'égard de sa convention principale et ii) des renseignements de base sur les processus d'informatisation similaires, par exemple les régimes eATA et eCMR. Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a établi le présent document.



## II. Caractéristiques d'un protocole facultatif à un traité ou une convention

2. La Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies au Siège de l'ONU, à New York, définit un protocole facultatif à un traité comme un instrument qui crée des droits et des obligations venant s'ajouter aux droits et obligations prévus par le traité. Il a un caractère indépendant et il doit être ratifié à part. Des protocoles de ce genre permettent à certaines des parties au traité d'instituer entre elles un cadre d'obligations qui va plus loin que le traité lui-même et auquel toutes les parties au traité ne sont pas disposées à consentir, créant un système à deux étages<sup>1</sup>.

3. Il s'ensuit qu'un protocole facultatif peut porter sur n'importe quel sujet concerné par le traité original et être utilisé soit pour traiter un de ces sujets de manière plus approfondie, soit pour envisager une préoccupation nouvelle ou naissante ou ajouter une procédure relative au fonctionnement du traité ou au contrôle du respect de ses dispositions. Dans le cadre de la convention TIR, le Protocole viserait à déterminer le cadre juridique du régime eTIR. Un protocole est facultatif, car il ne lie pas automatiquement les États qui ont déjà ratifié le traité initial; ceux-ci doivent suivre une procédure distincte pour ratifier le protocole ou y adhérer. Dans le cadre du droit et de la pratique des traités, un protocole possède les mêmes caractéristiques juridiques qu'un traité, en ceci qu'il crée des droits et des obligations internationales contraignantes pour les États qui y adhèrent.

## III. L'exemple du régime eCMR

4. Un exemple de protocole facultatif émanant directement de la CEE est celui du Protocole relatif à la lettre de voiture électronique (Protocole eCMR). Celui-ci est ouvert à l'adhésion de tous les États qui sont déjà Parties contractantes à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), mais tous n'ont pas choisi de le ratifier ou d'y adhérer. La CMR compte actuellement 55 Parties contractantes, et seules neuf d'entre elles ont adhéré au Protocole eCMR. Plus précisément, l'article 7 de ce Protocole est libellé comme suit :

« Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y sont Parties [...]. »

5. Étant donné qu'un protocole facultatif consiste à ajouter des obligations par rapport à celles prévues dans le traité principal, il est impossible pour un État non partie à ce traité de devenir partie au seul protocole. En effet, tous les objectifs et principes sur la base desquels le protocole doit fonctionner figurent dans le traité principal auquel le protocole est un ajout.

6. En ce qui concerne les processus de prise de décisions dans le cadre d'un protocole additionnel, le Protocole eCMR dispose que les Parties au Protocole peuvent faire des propositions d'amendement qui doivent être débattues dans l'instance constituée par le groupe de travail compétent (en l'occurrence, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1)). Lorsqu'un amendement est communiqué au Secrétaire général, les neuf Parties contractantes au Protocole eCMR disposent d'une période de neuf mois pour notifier une objection. Une seule objection suffit pour empêcher l'amendement d'entrer en vigueur.

7. En conséquence, le Protocole eCMR prévoit la participation du SC.1 et, par extension, de toutes les Parties au traité principal (la CMR), afin de promouvoir

<sup>1</sup> [https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/definition/page1\\_fr.xml&clang=fr](https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/definition/page1_fr.xml&clang=fr).

l'intérêt pour le Protocole et d'éventuelles adhésions. Cependant, seuls les neuf États liés par le Protocole eCMR peuvent décider d'accepter ou non un amendement.

8. Pour en terminer avec l'exemple du Protocole eCMR, il convient de mentionner que celui-ci ne définit que vaguement quelques-uns des éléments techniques relatifs à l'utilisation des lettres de voiture électroniques, et laisse les Parties contractantes presque entièrement libres de se mettre d'accord entre elles sur les détails. Notamment, le paragraphe 2 de son article 4 est ainsi libellé :

« Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition. ».

9. Par conséquent, le régime eCMR diffère sensiblement du régime eTIR en ce que i) les caractéristiques techniques et fonctionnelles du régime eTIR sont définies en détail et ii) son cadre juridique sera fondé sur lesdites caractéristiques techniques et fonctionnelles.

#### IV. L'exemple du régime eATA

10. Le carnet pour l'admission temporaire de marchandises (carnet ATA) est établi en vertu d'un seul article de la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul de 1990), ainsi libellé :

« Toutes les formalités nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention peuvent être effectuées par voie électronique en utilisant des techniques de traitement de données électroniques approuvées par les Parties contractantes. ».

11. Cet amendement est entré en vigueur le 15 mai 2014, sans qu'aucun détail technique ou fonctionnel ni aucune orientation claire concernant la mise en œuvre n'aient été définis. Un groupe de travail compétent de l'Organisation mondiale des douanes a commencé d'élaborer un modèle de fonctionnement sur la base duquel sera lancé un projet expérimental. Dans l'intervalle, il n'existe pas d'autre cadre juridique ou technique que la disposition ci-dessus figurant dans le texte principal de la Convention.

12. Sur le plan administratif, cette disposition est soumise aux processus de prise de décisions (Comité d'administration) et à la procédure d'amendement qui s'appliquent à la Convention d'Istanbul dans son ensemble. La disposition prévoit une application élective, en ceci que les Parties contractantes à la Convention d'Istanbul peuvent, si elles le souhaitent, mettre en œuvre la procédure par voie électronique établie par la Convention, alors que, dans le même temps, elles maintiennent toutes les obligations liées à la procédure fondée sur des documents imprimés.

13. Il s'agit là d'un autre exemple de cadre juridique mis en place avant les détails techniques, ce qui, encore une fois, le différencie du régime eTIR. En outre, il est clair qu'une disposition relative au régime eTIR qui suivrait l'exemple du régime eATA courrait le risque qu'une objection puisse empêcher un amendement d'entrer en vigueur. C'est pourquoi intégrer le régime eTIR dans le corps principal de la Convention TIR ne pourrait être envisagé que sous un régime juridique différent et plus souple, qui soit plus facile à accepter par les Parties contractantes, peut-être dans l'esprit des propositions présentées par le Gouvernement de la Suisse (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/5).

## V. Tableau comparatif

	<i>Modèle générale</i>	<i>Niveau d'élaboration technique</i>	<i>Mise en œuvre</i>	<i>Procédure de prise de décisions</i>
<i>eTIR</i>	À déterminer	Avancé	Facultative	À déterminer
<i>eCMR</i>	Protocole	Minimal	Facultative	Le Groupe de travail débat, les Parties contractantes au Protocole décident
<i>eATA</i>	Partie intégrante de la Convention d'Istanbul	Néant	Facultative	Comité d'administration de la Convention d'Istanbul

## VI. Examen par le Groupe d'experts

14. L'objectif des travaux du GE.2 est, en substance, d'élaborer les dispositions de fond visant à permettre de mettre en œuvre le régime eTIR. Ce cadre juridique de fond peut se couler dans divers modèles. Par exemple, l'article ayant trait à la manière de soumettre une déclaration électronique, ou celui ayant trait aux responsabilités de l'administrateur du système international eTIR, pourrait faire partie de la Convention TIR elle-même ou d'un protocole ou d'une annexe à celle-ci. Il est également à noter que chaque modèle entraînerait différentes procédures délibératoires en fonction du droit national de chaque Partie contractante. Toutefois, les discussions sur les modèles possibles ne devraient pas empêcher le GE.2 de continuer à débattre du contenu des dispositions juridiques. Dans le même temps, le GE.2 est invité à examiner les informations fournies ci-dessus en liaison avec les propositions du Gouvernement de la Suisse. À la lumière de ces informations, le GE.2 voudra peut-être réfléchir à la question de savoir si la meilleure façon de procéder ne serait pas de renvoyer au WP.30 la question des modèles possibles d'organisation générale.