



## Conseil économique et social

Distr. générale  
14 décembre 2015  
Français  
Original : anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

##### Soixante-dix-huitième session

Genève, 23-26 février 2016

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), de ses groupes subsidiaires d'experts 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 2016.



## 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/248, par. 97), et a appuyé lesdites activités. Entre autres considérations, le Comité a salué les progrès accomplis dans l'élaboration et le lancement de la phase d'essai du projet eTIR; il a prolongé le 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 2015; et il a approuvé la création d'un groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2), qui sert principalement de plateforme spécialisée au niveau international chargée d'élaborer le cadre juridique de l'eTIR.

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 réalisés en 2015 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;
- Les progrès accomplis dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR, les faits nouveaux relatifs aux efforts déployés en vue de l'élaboration de l'instrument juridique approprié pour encadrer la mise en service de la procédure TIR informatisée, et l'état d'avancement du projet pilote CEE-IRU entre la République islamique d'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. L'état de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) de 1982 n'a pas changé en 2015. Actuellement, la Convention compte 57 Parties contractantes.

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

4. Le Comité souhaitera sans doute rappeler que 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 la mise en œuvre au niveau national des dispositions de l'annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire. À sa session précédente, le Comité a été informé des résultats du questionnaire

(ECE/TRANS/SC.2/2013/6) sur les moyens de contrôler la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9. L'analyse des réponses de vingt-sept Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation a été présentée au WP.30 en 2015 et a montré que :

- a) Sur le plan des principes, les États membres avaient respecté les procédures de l'annexe 9 sur la facilitation du passage des frontières;
- b) Les mesures prises avaient notamment porté sur le renforcement technologique des gares ferroviaires frontalières (installation de systèmes informatiques, de moyens de communication, de dispositifs, etc.) et l'amélioration de l'infrastructure pour que la capacité dans les gares soit adaptée au volume du trafic;
- c) Les négociations bilatérales avaient été plus nombreuses et de nouveaux accords bilatéraux avaient été signés pour réduire le plus possible les retards pour les trains de voyageurs et de marchandises; et
- d) Le contrôle des marchandises en transit n'était effectué que dans les cas où les circonstances l'imposaient.

5. Sur la base des éléments susmentionnés, le SC.2 a établi un plan d'action pour la suite à donner aux résultats de l'enquête, qui portait notamment sur les mesures et les actions qui pourraient être mises en œuvre par les Parties contractantes, le secrétariat et d'autres parties prenantes telles que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Ces actions visent, entre autres, à faciliter la délivrance de visas pour les professionnels du secteur ferroviaire; à élaborer des mécanismes de coopération pour les contrôles frontaliers et autres; à améliorer les procédures d'évaluation, notamment des risques; et à fixer des délais pour les opérations techniques. Ce plan d'action a été présenté à la soixante-neuvième session du SC.2 (23-25 novembre 2015) et figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2015/6.

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

6. À sa session précédente, le Comité a été informé que, conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le secrétariat était 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. Le Comité voudra sans doute se rappeler que la dernière enquête avait été lancée par le secrétariat en novembre 2014 et que les Parties contractantes avaient été invitées à y répondre pour le 16 janvier 2015. Les résultats de l'enquête ont été établis en février 2015 et présentés à la 140<sup>e</sup> session du WP.30. Le Comité souhaitera peut-être prendre note de ses principales conclusions, à savoir que :

- a) Dix-sept pays avaient répondu au questionnaire en ligne;
- b) Les réponses montraient que de bons résultats avaient été obtenus dans les domaines suivants notamment : a) la publication officielle de l'annexe 8 dans chaque pays; b) l'octroi de visas aux conducteurs professionnels; c) l'échange d'informations sur les questions relatives aux visas; d) l'information des parties prenantes aux transports internationaux; e) la facilitation des contrôles des envois urgents. La plupart des pays avaient mis en place aux points de franchissement des frontières diverses infrastructures (installations de contrôle conjoint, de séparation des flux, de stationnement approprié, etc.) permettant d'accélérer les transports internationaux de marchandises;

c) Un nombre relativement faible de procédures de contrôle avait été transféré aux lieux de départ et de destination, et des efforts supplémentaires dans ce sens étaient souhaitables;

d) Des progrès insuffisants avaient également été constatés en ce qui concernait la reconnaissance du Certificat international de contrôle technique et du Certificat international de pesée de véhicule (CIPV).

7. Le Comité se souviendra sans doute que, le 30 septembre 2014, conformément à l'article 5 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le premier CIPV avait été délivré en République de Moldova. La Géorgie et l'Ukraine avaient été les premiers pays à accepter ce CIPV. Compte tenu des résultats de la dernière enquête sur la mise en œuvre de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le Comité souhaitera peut-être encourager les Parties contractantes à la Convention à utiliser davantage le CIPV.

### **C. Nouvelle annexe 10 à la Convention sur l'harmonisation, relative aux ports maritimes**

8. À sa précédente session, le Comité avait appuyé la décision du Comité d'administration de la Convention (AC.3) d'étudier la possibilité d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention portant sur les procédures de passage des frontières dans les ports maritimes (ECE/TRANS/248, par.106). Compte tenu des premières réactions favorables suscitées par cette décision, de la part des associations professionnelles et des experts nationaux, le WP.30 avait chargé le secrétariat d'établir un avant-projet d'annexe 10, qui avait été présenté et examiné à sa 141<sup>e</sup> session en octobre 2015. Le Comité souhaitera peut-être noter que ce projet avait bénéficié de contributions de fond de l'Organisation maritime internationale (OMI) et d'associations professionnelles telles que l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO), International Port Community Systems Association (IPCSEA), la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA), l'Association internationale des ports (AIP) et la Fédération européenne des opérateurs portuaires privés (FEPORT). Sur la base de ce premier projet, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21, le WP.30 a invité toutes les Parties contractantes à échanger des informations avec les organismes compétents, les autorités portuaires et les exploitants commerciaux sur les travaux en cours relatifs à cette nouvelle annexe, afin d'obtenir d'autres observations sur le projet et de faciliter et accélérer sa finalisation. Le WP.30 continuera à élaborer le projet d'annexe 10 et rendra compte des progrès accomplis à la prochaine session du Comité des transports intérieurs.

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

9. Le Comité se souviendra sans doute qu'à sa session de 2013, plusieurs délégations avaient préconisé l'élaboration d'un nouvel accord international, qu'elles jugeaient nécessaire pour faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée, afin de remplacer la Convention de 1952, jugée obsolète. Cela étant, un groupe informel d'experts chargé d'élaborer une telle convention a commencé ses travaux en septembre 2014 à Varsovie avec des représentants de 12 pays. Ces réunions étaient organisées à l'initiative de l'OSJD et sous l'égide de la CEE. Le principal résultat de ces travaux a été l'avant-projet d'une nouvelle Convention, qui a été présenté au

WP.30 en octobre 2015 (voir ECE/TRANS/WP.30/2015/22). Ce projet de Convention n'est pas exclusivement une convention douanière, mais un instrument juridique complet censé s'appliquer à tous les types de contrôles aux frontières qui peuvent être effectués par les organismes de contrôle des frontières, y compris la police des frontières, dans le cadre de la circulation internationale de voyageurs et de leurs bagages. Le Groupe de travail a fait remarquer qu'il était important d'éviter les doubles emplois avec d'autres instruments juridiques en vigueur et a chargé le secrétariat d'établir, avec le concours de l'OSJD, du groupe de travail informel et des délégations intéressées, un document contenant une analyse comparative de la nouvelle convention et d'autres instruments juridiques pertinents, afin de faciliter l'examen du projet de texte de la nouvelle convention dans le courant de l'année 2016.

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

10. À sa précédente session, le Comité a été informé que, le 30 juin 2014, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, avait 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. Le délai de notification d'objections à cet amendement avait expiré le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Par conséquent, dès le 1<sup>er</sup> avril 2015, l'amendement était entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes et les carnets de passage en douane (CPD) utilisés dans une région spécifique pouvaient être imprimés dans deux langues officielles de l'ONU, étant entendu que l'une des deux devait être l'anglais ou le français (notification dépositaire C.N.26.2015.TREATIES-XI.A.8 du 13 janvier 2015). Le Comité voudra peut-être aussi noter que le Comité de gestion de la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul, 1990), à sa réunion d'octobre 2015, avait accepté de modifier l'appendice II de l'annexe A, relatif au modèle de CPD, de façon à l'aligner sur le dernier amendement apporté à la Convention de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés.

#### **V. Convention TIR**

11. Le Comité voudra bien noter que, le 23 juillet 2015, le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.420.2015.TREATIES-XIA.16, annonçant que, le 21 juillet 2015, le Gouvernement de la République islamique du Pakistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. Conformément au paragraphe 2 de l'article 53, la Convention est entrée en vigueur pour le Pakistan le 21 janvier 2016. Avec l'adhésion du Pakistan, la Convention TIR compte désormais 69 Parties contractantes.

12. En 2015, la Convention TIR a célébré son quarantième anniversaire. Le WP.30 et le Comité de gestion TIR (AC.2) ont continué à examiner et parachever un ensemble complet de propositions d'amendements à la Convention TIR. En 2015, ces deux organes ont conclu un accord provisoire sur un certain nombre de propositions d'amendements qui sont actuellement en attente d'adoption formelle. Le Comité souhaitera peut-être prendre note de certains des principaux points examinés :

a) Modification du niveau de garantie maximale par Carnet TIR. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a été chargée d'examiner cette question en

détail et a achevé cet examen en octobre 2015. Les considérations de la Commission seront examinées par l'AC.2 en 2016. Sur la base des informations fournies oralement à l'AC.2 par le Président de la Commission, le Comité souhaitera peut-être noter que la Commission a recensé cinq options principales concernant le niveau de garantie par Carnet TIR, dont aucune ne semble, selon elle, justifier un amendement de la Convention TIR. Néanmoins, compte tenu des informations fournies par l'IRU en octobre 2015, à savoir que, à la suite de délibérations avec les institutions concernées, la chaîne de garantie sera en mesure de porter le plafond de garantie à 100 000 euros par carnet TIR, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'AC.2 poursuivra ses travaux en vue de conclure son examen de cette question, probablement en 2016;

b) Élaboration de nouvelles dispositions de l'annexe 9 de la partie 3 de la Convention TIR, visant à renforcer la légitimité et la transparence des opérations TIR effectuées par l'organisme international habilité à faire appliquer le régime international de garanties ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR. En 2015, les Parties contractantes à la Convention TIR ont examiné les projets de dispositions figurant aux alinéas o), p) et q) (dites « dispositions o), p) et q) »), parallèlement aux propositions connexes visant à modifier l'annexe 8 de la Convention TIR, ainsi qu'à d'autres dispositions visant à donner à l'AC.2 les moyens d'effectuer des examens et vérifications supplémentaires de l'organisme international habilité, ou de charger un autre organe de le faire. Cela étant, le WP.30 devrait examiner un ensemble révisé de propositions en 2016;

c) Examen approfondi du texte de la Convention TIR afin d'en améliorer la cohérence et la clarté. En 2015, le WP.30 est arrivé à la conclusion qu'au fil du temps un certain nombre de termes avaient été employés de façon incohérente, ou tout du moins sans que des recherches appropriées semblent avoir été menées. Le WP.30 a demandé au secrétariat d'établir une liste des modifications à apporter aux fins d'harmonisation du texte, qui semblaient appropriées ou justifiées, pour examen et décision en 2016;

d) Proposition de modification de l'article 49 de la Convention, afin d'élargir la portée des facilités que les Parties contractantes pourraient accorder aux opérateurs de transport. Cette proposition a été élaborée par la Commission de contrôle en 2015 et soumise à l'AC.2 pour examen en juin 2015. Alors que l'on s'accorde, dans l'ensemble, sur la nécessité d'élargir la portée des facilités sous le régime de la Convention TIR, l'AC.2 était d'avis que plusieurs éléments devaient encore faire l'objet d'une analyse et d'une clarification. À ce titre, l'AC.2 a demandé au secrétariat de procéder à une évaluation détaillée des questions en suspens, laquelle servira de base aux débats et aux décisions ultérieures à ce sujet en 2016.

13. Le Comité souhaitera peut-être noter que, en raison de la charge de travail exceptionnellement lourde de l'AC.2 en 2015, une session supplémentaire a été organisée en juin 2015, sur la demande d'au moins cinq Parties contractantes, comme le prévoit l'annexe 8 de l'article 4 de la Convention TIR.

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

14. Le Comité se souviendra sans doute qu'en 2014, le secrétariat avait été chargé de créer une nouvelle base de données répertoriant les bureaux de douane ayant l'agrément TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 21). En 2015, le secrétariat a lancé les travaux visant à élaborer un nouveau projet de Banque de données internationale TIR (ITDB), envisagé pour consolider l'ensemble des applications électroniques actuellement gérées par le secrétariat TIR. Ce projet devrait être réalisé par étapes, la première d'entre elles consistant à remplacer les applications actuelles

(ITDBonline+ et Registre de dispositifs de scellement et de timbres douaniers de la CEE). À un stade ultérieur, peut-être à la fin de 2016, les nouvelles applications telles que la base de données sur les bureaux de douane seraient mises en service. Le Comité voudra sans doute noter que la date de lancement de l'application dépendrait de facteurs extérieurs tels que la réalisation d'un audit de sécurité et l'état de préparation de l'infrastructure.

## **B. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux**

15. En 2015, le secrétariat TIR a apporté des contributions de fond à une série de conférences, séminaires et événements, et il a organisé ou co-organisé des séminaires et événements relatifs au régime TIR et à la facilitation du passage des frontières en général. Le Comité souhaitera peut-être prendre note de la liste non exhaustive ci-après des événements auxquels a participé la CEE :

a) Le séminaire régional TIR, organisé conjointement par la TIRExB et le secrétariat TIR, et tenu à Douchanbé du 19 au 22 mai 2015, avec le concours du Collège de formation du personnel aux frontières OSCE et de l'administration douanière du Gouvernement de la République du Tadjikistan;

b) Une réunion visant à faciliter le franchissement des frontières, qui s'est tenue au Caire (Égypte, 12 mai 2015), dans le cadre d'EUROMED, réunion au cours de laquelle la Convention TIR a été présentée et mise en avant;

c) Un atelier sur l'échange d'informations entre administrations douanières (C2C) organisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à Issyk-Koul (Kirghizistan), les 7 et 8 septembre 2015, durant lequel elle avait présenté la Convention TIR et le projet eTIR et animé un débat à leur sujet;

d) Une réunion des chefs des administrations douanières organisée par le Secrétariat d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA) à El Salvador, le 28 août 2015, durant laquelle elle avait présenté la Convention TIR par vidéoconférence;

e) La session du Groupe de travail de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce (Bruxelles, 12 et 13 octobre 2015) ainsi que la réunion conjointe CEE-IRU, tenue à la fin de ladite session, en vue d'encourager les pays d'Afrique à adhérer à la Convention TIR;

f) Le cinquième Forum de l'OMD sur les technologies et l'innovation (Rotterdam (Pays-Bas), 26-29 octobre 2015), durant lequel elle avait présenté le projet eTIR CEE-IRU;

g) Le Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce à Wuhan (Chine), les 20 et 21 octobre 2015, et la réunion-débat sur le thème « Renforcer la connectivité régionale en favorisant les couloirs commerciaux et de transport » à laquelle elle avait contribué en mettant en avant les avantages potentiels du régime TIR dans la région de l'Asie et du Pacifique.

16. Enfin, le Comité voudra bien noter que le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU avait participé en tant qu'orateur principal au Forum sur la connectivité et le développement au profit de tous, organisé à l'intention des chefs des administrations douanières, qui s'est tenu à Xi'an (Chine), les 27 et 28 mai 2015, dans le cadre de la stratégie « Une Ceinture, une Route ».

## VI. Faits nouveaux dans la mise en œuvre de la Convention TIR

17. L'année 2015 a continué d'être dominée par ce qu'on appelle la « crise du régime TIR », qui a débuté en 2013 lorsque le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie (SFD) a décidé qu'un nombre croissant de bureaux de douanes n'accepteraient plus les Carnets TIR délivrés par des associations étrangères, et qu'elle exigerait des transporteurs qu'ils obtiennent, en lieu et place, une garantie nationale. En dépit des efforts réalisés par les organes directeurs du régime TIR, ainsi qu'au niveau national, le SFD a continué de ne pas accepter les Carnets TIR.

18. Le 25 février 2015, le SFD a informé le secrétariat que l'accord existant avec l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) avait été prolongé jusqu'au 30 juin 2015. Le même jour, le Président de la Fédération de Russie, M. Vladimir Poutine, a pris un décret demandant au Gouvernement de la Fédération de Russie de prendre diverses mesures visant à assurer la continuité du fonctionnement de la Convention TIR sur le territoire de la Fédération de Russie.

19. Le 29 mai 2015, les membres du Conseil intergouvernemental eurasiatique avaient signé l'ordonnance n° 12, qui disposait notamment que les États membres de l'Union économique eurasiatique devaient assurer l'application ininterrompue de la Convention TIR sur le territoire de l'Union, et que cette ordonnance entrerait en vigueur dix jours après sa date officielle de publication.

20. En juin 2015, le SFD a annoncé qu'il avait rétabli sa coopération avec l'association garante nationale, l'ASMAP, conformément à l'accord de garantie TIR de 2004. En outre, une liste des points de passage frontaliers ouverts au régime TIR avait été définie et était jointe à un projet de décret qui devait entrer en vigueur après la conclusion des consultations légalement requises. Suite à la diffusion de cette liste de 34 bureaux de douane aux divers postes frontaliers, certains de ces bureaux de douane ont déjà commencé à laisser passer les transports TIR. Toutefois, au moment de la soumission du présent document, aucune information sur l'aboutissement des consultations ou sur la date d'entrée en vigueur éventuelle du projet de décret n'avait été communiquée au secrétariat.

## VII. Projet eTIR

21. 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.

22. 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 actuellement 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.

23. 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)**

24. Bien que le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) ne se soit pas réuni en 2015, ses activités ont été examinées de manière approfondie à la 140<sup>e</sup> session du WP.30 (juin 2015), lorsque le GE.1 a présenté la version 4.1 du modèle de référence eTIR (ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1) ainsi qu'un résumé de ses activités (ECE/TRANS/WP.30/2015/4) pour examen par le Groupe de travail. Les principales recommandations formulées par le GE.1 au WP.30 étaient les suivantes :

- Approuver le modèle de référence eTIR (version 4.1a), y compris les chapitres techniques 3 (Analyse) et 4 (Conception), ainsi que toutes les annexes, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1;
- Examiner les moyens d'attribuer un statut juridique au modèle de référence eTIR (ou dans quelle mesure cela pourrait être fait);
- Approuver les recommandations découlant de l'analyse coûts-avantages effectuée par le GE.1, notamment, mais non exclusivement, le financement du système eTIR au moyen d'un système contributif et son hébergement sous les auspices de l'Office des Nations Unies à Genève;
- Envisager la mise en place d'un groupe officiel d'experts techniques chargé de donner des avis contraignants concernant les modifications techniques;
- Apporter un appui à tous les projets pilotes dans le cadre desquels sont mis à l'essai les principes contenus dans le modèle de référence eTIR.

25. Le WP.30 a approuvé le modèle de référence eTIR, les activités du GE.1, y compris ses recommandations, et a demandé au secrétariat de tenir compte des recommandations appropriées dans le plan de travail et le programme de travail du Groupe ou de les inclure dans les activités du Groupe d'experts chargé des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2). Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de réunir de nouveau le GE.1 chaque fois que des questions relatives à la mise à jour ou à la modification du modèle de référence eTIR l'imposeraient (voir ECE/TRANS/WP.30/280, par. 9 et 10). Comme suite à cette demande, le Comité est invité à prolonger le mandat du GE.1 pour l'année 2016.

## **B. Faits nouveaux concernant le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR**

26. Le Comité se souviendra sans doute qu'en 2015, il avait approuvé la création du GE.2. Le secrétariat a ensuite pris les dispositions administratives nécessaires à la mise en place de ce groupe, qui a tenu sa première session les 16 et 17 novembre 2015. À sa première session, le groupe a adopté son plan de travail et défini les domaines prioritaires de ses délibérations, parmi lesquels notamment : la compatibilité du régime eTIR avec les prescriptions légales nationales; l'administration et le financement du système international eTIR; des considérations relatives à la confidentialité des données; l'identification du titulaire et la vérification de l'intégrité des messages électroniques d'échange de données; et le statut juridique du Modèle de référence eTIR et la procédure d'amendement s'y rapportant. Le Groupe d'experts devrait mener à bien ses travaux relatifs à l'élaboration du cadre juridique du système eTIR approprié en 2017. Le Comité sera tenu informé de l'état d'avancement des travaux de ce groupe à ses sessions annuelles.

## **C. Projet pilote eTIR CEE/IRU**

27. Le Comité voudra bien se rappeler que, à sa soixante-seizième 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).

28. 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, le projet pilote n'englobe pas tous les concepts eTIR.

29. Le projet pilote est 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.

30. Les principaux avantages du projet pilote sont d'offrir les possibilités suivantes :
- Démontrer que le régime TIR peut fonctionner dans de brefs délais sans le carnet TIR sur papier;
  - 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.

31. Le 24 mars 2015, la CEE et l'IRU ont signé 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. Le 26 octobre 2015, la République islamique d'Iran et la Turquie (douanes et associations garantes) ainsi que la CEE et l'IRU ont procédé à la signature du mandat du projet, annonçant ainsi le début officiel du projet pilote.

32. Grâce aux travaux techniques préparatoires entrepris par toutes les parties prenantes en 2015, et suite à la signature du mandat, les deux premiers essais de transports TIR ont commencé le 5 novembre 2015, à partir d'Izmir et de Téhéran. Ces essais visaient à s'assurer que, parallèlement au traitement ordinaire des Carnets TIR, toutes les parties prenantes puissent échanger efficacement et en toute sécurité par voie électronique toutes les informations contenues dans un Carnet TIR. Le 12 novembre 2016, ces deux transports TIR avaient atteint leur destination et toutes les parties prenantes avaient communiqué et reçu les informations comme prévu.

33. Suite à la réussite de ces essais, les premiers projets pilotes de transports eTIR, c'est-à-dire réalisés avec des garanties électroniques remplaçant les Carnets TIR sur papier, ont été réalisés avant la fin de 2015.

#### **D. 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 »**

34. 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, un projet mondial étroitement lié au système eTIR a été 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 relatives au transit échangées par les administrations douanières et au recours plus fréquent à des messages électroniques internationaux normalisés. Toutes les Commissions régionales participent à ce projet et toutes les informations s'y rapportant sont disponibles sur le site Web du projet ([www.unece.org/trans/themes/unda\\_customs-to-customs.html](http://www.unece.org/trans/themes/unda_customs-to-customs.html)).

35. Le Comité voudra bien noter qu'à ce jour les activités suivantes ont été menées avec succès :

- La première réunion du groupe d'experts interrégional a eu lieu à Genève le 8 décembre 2014. Des experts de chaque Commission régionale ont choisi les pays pilotes, sur la base des résultats des analyses des lacunes, et décidé s'il était possible de réaliser, dans le cadre du projet, un réel échange électronique d'informations relatives au transit entre administrations douanières ou s'il serait préférable d'élaborer un plan d'action contenant les mesures nécessaires à la mise en place d'un tel système;
- Les 16 et 17 juin 2015, un atelier sur la veille économique appliquée aux risques et à l'évaluation en douane et sur le modèle de données de l'OMD a été organisé par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à San José (Costa Rica) à l'intention des fonctionnaires des douanes des six pays d'Amérique centrale;

- Les 22 et 23 juin 2015, la CEE a organisé un atelier sur l'échange de données C2C à Tbilissi (Géorgie);
- Les 7 et 8 septembre 2015, la CESAP a organisé un atelier sur l'échange de données C2C à Issyk-Koul (Kirghizistan);
- Divers contrats d'assistance technique ont déjà été offerts par la CEE et la CEPALC à des consultants chargés d'aider les pays pilotes à promouvoir les échanges C2C;
- La CEE a engagé une société chargée d'élaborer et de déployer une plateforme d'échanges C2C.

36. Le Comité voudra bien noter qu'en raison des retards causés par des circonstances imprévues (changements politiques dans les pays pilotes et retards administratifs dans les Commissions régionales dus à la mise en service du nouveau progiciel de gestion intégré, « Umoja »), le Département des affaires économiques et sociales a prolongé la période opérationnelle de ce projet pour une durée supplémentaire de six mois jusqu'au 30 juin 2016.

37. Enfin, le Comité souhaitera peut-être noter que : a) un atelier sur l'échange de données C2C, organisé conjointement par la CEA et la CESA, a eu lieu du 2 au 4 décembre 2015 à Casablanca (Maroc); b) la deuxième réunion du groupe d'experts interrégional et le séminaire visant à promouvoir l'échange informatisé d'informations douanières et l'adoption de messages électroniques normalisés auront lieu à Genève (20-21 juin 2016); et c) l'évaluation externe du projet sera effectuée de juillet à septembre 2016.

## **VIII. Adoption des nouveaux mandat et règlement intérieur du WP.30**

38. En juin 2015, le WP.30 a été informé que, s'étant penché sur la question des conditions dans lesquelles les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes aux conventions et accords administrés par les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs pourraient participer aux travaux des différents groupes de travail, le Comité avait décidé que les groupes de travail devraient, dans le cadre des règles et procédures applicables, adopter des solutions sur mesure de nature à augmenter la capacité de tous les États Membres de l'ONU d'adhérer aux conventions relatives aux transports et de les appliquer. Le WP.30 a pris note de cette information et estimé que l'approche dite « hybride » correspondait parfaitement à la pratique actuelle tout en respectant les règles et procédures de la CEE. Rappelant ses précédents débats sur la question, le Groupe de travail a approuvé son mandat et son Règlement intérieur tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/7 (joints en annexe au présent document pour référence).

## **IX. Considérations du Comité**

39. 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 et à prolonger le mandat du WP.30/GE.1 jusqu'en 2016.

## Annexe

### **Mandat du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)**

1. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (ci-après le « WP.30 »), agissant dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (ci-après la « CEE ») et sous la supervision générale du Comité des transports intérieurs (ci-après le « Comité »), prend les initiatives suivantes, sous réserve que celles-ci soient conformes au mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.5) et aux dispositions des instruments juridiques énumérés à l'appendice :

a) Lancer et mener des initiatives tendant à harmoniser et à simplifier les règlements, les règles et les documents relatifs aux procédures de passage des frontières pour les divers modes de transport intérieur;

b) Analyser les difficultés qui existent au passage des frontières en vue d'établir des procédures administratives destinées à les éliminer;

c) Administrer les conventions et accords relatifs à la facilitation du passage des frontières et suivre leur mise en œuvre sous les auspices du Groupe de travail (voir l'appendice);

d) Examiner les instruments juridiques susmentionnés pour s'assurer de leur pertinence et de leur cohérence par rapport à d'autres instruments internationaux ou sous-régionaux relatifs aux questions douanières et de facilitation du passage des frontières, et faire en sorte qu'ils répondent aux exigences des transports modernes et des contrôles aux frontières;

e) Examiner et approuver des propositions d'amendements aux instruments juridiques énumérés à l'appendice et, le cas échéant, les soumettre aux comités de gestion concernés (voir l'alinéa n) ci-après) pour examen et adoption officielle;

f) Examiner et adopter des recommandations, des résolutions, des observations et des exemples de pratiques de référence en ce qui concerne l'application des instruments juridiques ci-dessus et, le cas échéant, les soumettre aux comités de gestion concernés (voir l'alinéa n) ci-après) ou au Comité des transports intérieurs pour examen et approbation officielle;

g) Étudier les questions douanières en vue de simplifier les procédures douanières et autres procédures administratives ainsi que les documents douaniers dans le domaine des transports, notamment en faisant la promotion de l'échange de données informatisé;

h) Étudier les mesures concrètes, juridiques et autres, visant à lutter contre la fraude fiscale résultant de la simplification des procédures douanières et autres formalités au passage des frontières, et favoriser l'échange, entre les autorités compétentes des Parties contractantes aux instruments juridiques pertinents relatifs à la facilitation du passage des frontières, de renseignements sur les abus en vue d'élaborer des mesures destinées à lutter contre ceux-ci;

i) Promouvoir l'extension à d'autres régions, dans la mesure du possible, des instruments énumérés à l'appendice et favoriser l'adhésion de nouveaux pays à ces instruments;

j) Favoriser une participation plus large des secteurs public et privé à ses activités en facilitant la coopération et la collaboration avec les pays, la Commission européenne, l'Organisation mondiale des douanes, d'autres organisations

gouvernementales ou non gouvernementales internationales concernées par les transports et la facilitation du passage des frontières ainsi que les autres commissions régionales de l'ONU et d'autres organismes ou organes du système des Nations Unies, en vue notamment d'examiner et de résoudre les problèmes d'interprétation ou d'application des dispositions des instruments juridiques pertinents;

k) Mettre en place les conditions facilitant l'exécution par les Parties contractantes de leurs obligations en vertu des instruments juridiques énumérés à l'appendice et l'échange de vues sur l'interprétation de ces instruments ou la résolution de problèmes liés à leur mise en œuvre;

l) Veiller à ce que ses réunions se déroulent dans un climat d'ouverture et de transparence;

m) Appuyer les activités de formation et de renforcement des capacités aux fins d'une application appropriée des instruments juridiques susmentionnés;

n) Maintenir une collaboration étroite avec les organes ci-après et appuyer leurs activités : Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2), Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (AC.3), Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool de transport international (AC.4) et Commission de contrôle TIR (TIRExB);

o) Collaborer étroitement avec d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, notamment le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et tout autre organe pertinent de la CEE, sur les questions d'intérêt commun relatives aux problèmes douaniers intéressant les transports;

p) Établir et exécuter un programme de travail correspondant à ses activités et rendre compte de l'exécution de ce programme au Comité des transports intérieurs.

2. Le présent mandat ne modifie pas les dispositions des instruments juridiques pertinents.

## Appendice

### **Instruments juridiques adoptés sous les auspices du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)**

Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme, signée à New York le 4 juin 1954

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

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

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), en date du 15 janvier 1959

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR), en date du 14 novembre 1975

Convention douanière relative à l'importation temporaire pour usage privé des embarcations de plaisance et des aéronefs, en date du 18 mai 1956

Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, en date du 18 mai 1956

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

Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, en date du 10 janvier 1952

Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, en date du 15 janvier 1958

Convention douanière relative aux conteneurs, en date du 18 mai 1956

Convention douanière relative aux conteneurs, en date du 2 décembre 1972

Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, en date du 9 décembre 1960

Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, en date du 21 octobre 1982

Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool de transport international, en date du 21 janvier 1994

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, en date du 9 février 2006 (Genève)

---

## Règlement intérieur du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)

### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Participation .....	17
II. Sessions.....	18
III. Ordre du jour.....	18
IV. Représentation .....	19
V. Bureau .....	19
VI. Secrétariat .....	20
VII. Conduite des débats .....	21
VIII. Vote .....	22
IX. Langues.....	23
X. Groupes spéciaux .....	23
XI. Amendements .....	23



## Chapitre I

### Participation

#### Article premier

a) Sont considérés comme participants de plein droit au WP.30 les pays membres de la CEE.

b) Les pays non membres de la CEE, qui relèvent du paragraphe 11<sup>1</sup> du mandat de la CEE, peuvent participer de plein droit aux sessions du WP.30 ou à certaines parties d'entre elles consacrées à des questions relatives à un instrument juridique, dont la liste figure à l'appendice, auquel ils sont Parties contractantes. Ils peuvent aussi participer à titre consultatif au WP.30 sur toute question présentant un intérêt particulier pour eux.

c) Conformément aux paragraphes 12<sup>2</sup> et 13<sup>3</sup> du mandat de la CEE, les institutions spécialisées, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent participer à titre consultatif aux discussions que le WP.30 pourra consacrer à toute question présentant un intérêt pour lesdites institutions ou organisations.

d) Les organisations non gouvernementales qui ne sont pas dotées du statut consultatif auprès du Conseil économique et social peuvent, sous réserve de l'approbation du WP.30 et du respect des principes énoncés dans les première et deuxième parties de la résolution 1996/31 du Conseil économique et social, participer à titre consultatif aux discussions que le WP.30 peut consacrer à toute question présentant un intérêt pour ces organisations.

e) Les consultations avec les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sont menées conformément à l'article 51 du Règlement intérieur de la CEE.

f) Les consultations avec les organisations non gouvernementales sont menées conformément aux articles 52 et 53 du Règlement intérieur de la CEE. Les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif en vertu de l'alinéa d) sont assimilées à des organisations non gouvernementales inscrites sur la liste.

---

<sup>1</sup> Paragraphe 11 : « La Commission invitera tout Membre de l'ONU qui n'est pas membre de la Commission à participer, à titre consultatif, à l'examen qu'elle pourra consacrer à toute question présentant un intérêt particulier pour ce pays non membre. ».

<sup>2</sup> Paragraphe 12 : « La Commission invitera des représentants d'institutions spécialisées et pourra inviter les représentants de toute organisation intergouvernementale à participer, à titre consultatif, aux discussions qu'elle consacrera à toute question présentant un intérêt particulier pour ces institutions ou organisations, suivant la pratique du Conseil économique et social. ».

<sup>3</sup> Paragraphe 13 : « La Commission prendra toutes mesures utiles pour instaurer un régime de consultations avec les organisations non gouvernementales qui ont été dotées du statut consultatif par le Conseil économique et social, conformément aux principes approuvés par le Conseil à cet effet et qui sont énoncés dans les parties I et II de la résolution 1996/31 du Conseil. ».

## Chapitre II

### Sessions

#### Article 2

Les sessions ont lieu aux dates fixées par le WP.30 lors des réunions précédentes après consultation avec le secrétariat de la CEE.

#### Article 3

Les sessions ont ordinairement lieu à l'Office des Nations Unies à Genève. Le WP.30 peut, avec l'accord du Comité des transports intérieurs, tenir une session particulière ailleurs. Dans ce cas, les règles et règlements pertinents de l'ONU sont applicables.

#### Article 4

a) L'ordre du jour provisoire et les documents de base relatifs à chacun des points inscrits à l'ordre du jour seront distribués à tous les membres et seront aussi disponibles sur le site Web de la CEE<sup>4</sup> dans toutes les langues officielles de la CEE, au plus tard quarante-deux jours avant l'ouverture de la session; toutefois, dans des cas exceptionnels, les traductions peuvent être mises à disposition sur ce site vingt et un jours avant l'ouverture de la session.

b) Dans des cas exceptionnels, le secrétariat peut distribuer les documents de base au cours de la session, auquel cas mais ils ne pourront alors faire l'objet que d'un être utilisés que pour examen préliminaire, sauf décision contraire du WP.30.

c) Tout participant, ainsi que le secrétariat, peut également soumettre des documents informels. Ces documents doivent avoir un rapport avec les questions inscrites à l'ordre du jour provisoire de la réunion correspondante. Dans la mesure du possible, ces documents seront mis à disposition sur le site Web susmentionné.

## Chapitre III

### Ordre du jour

#### Article 5

L'ordre du jour provisoire de chaque session est établi par le secrétariat en concertation avec le (la) Président(e) ou le (la) Vice-Président(e) (agissant en tant que Président(e)).

#### Article 6

L'ordre du jour provisoire d'une session peut comprendre :

- a) Des questions découlant de sessions précédentes;
- b) Les questions prévues dans le programme de travail convenu;
- c) Des questions proposées par la CEE, le Comité exécutif ou le Comité des transports intérieurs;
- d) Toute question proposée par un participant pour autant qu'elle relève du mandat du Groupe de travail;

---

<sup>4</sup> [www.unece.org/trans/bcf/welcome.html](http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html).

e) Toute autre question que le (la) Président(e) ou le secrétariat jugent juge opportun d'y faire figurer.

#### **Article 7**

Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour.

#### **Article 8**

Le WP.30 peut à tout moment, au cours de la session, modifier l'ordre du jour ou l'ordre des questions qui y sont inscrites.

## **Chapitre IV**

### **Représentation**

#### **Article 9**

Chaque participant, tel que défini à l'article premier, est représenté aux sessions du WP.30 par un(e) représentant(e) accrédité(e).

#### **Article 10**

Le (La) représentant(e) peut se faire accompagner par des représentants suppléants, des conseillers ou des experts. En cas d'absence, le (la) représentant(e) peut se faire remplacer par un(e) représentant(e) suppléant(e).

#### **Article 11**

a) Chaque participant doit communiquer au secrétariat de la CEE les noms de ses représentants, représentants suppléants, conseillers et experts au plus tard une semaine avant l'ouverture de la session.

b) Une liste provisoire des personnes devant participer à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux missions permanentes des pays participants auprès de l'Office des Nations Unies à Genève deux jours ouvrables avant l'ouverture de la session.

c) Une liste nominative de l'ensemble des personnes ayant participé à la session est établie par le secrétariat et communiquée aux intéressés à la fin de la session.

## **Chapitre V**

### **Bureau**

#### **Article 12**

À la première réunion qu'il tient chaque année, le WP.30 élit un (une) Président(e) choisi(e) parmi les représentants des participants de plein droit définis à l'article premier. Cette personne reste en fonction jusqu'à l'élection de son successeur. Le WP.30 peut toutefois décider d'élire lors de sa dernière session de l'année un(e) Président(e) pour ses sessions de l'année suivante. Le WP.30 peut aussi élire un(e) Vice-Président(e) parmi les représentants des participants de plein droit définis à l'article premier. Les membres du Bureau sont rééligibles.

### **Article 13**

Si le (la) Président(e) est absent(e) d'à une session ou d'à une partie de la session, ou s'il (si elle) le demande, la présidence est assumée par le (la) Vice-Président(e).

### **Article 14**

Si le (la) Président(e) cesse de représenter un pays participant ou n'est plus en mesure de continuer à exercer ses fonctions, le (la) Vice-Président(e), désigné(e) conformément à l'article 12, assume la présidence jusqu'au terme de la période en cours. Dans ce cas, le WP.30 élit un (une) autre Vice-Président(e) pour la période de temps restant à courir.

### **Article 15**

Le (La) Vice-Président(e) agissant en qualité de Président(e) a les mêmes pouvoirs et exerce les mêmes fonctions que le (la) Président(e).

### **Article 16**

Le (La) Président(e) prend part au WP.30 en tant que tel (telle) et non en tant que représentant(e) de son pays. Le WP.30 admet alors qu'un(e) représentant(e) suppléant(e) représente ce participant et exerce son droit de vote. Néanmoins, s'il n'y a pas de représentant(e) suppléant(e) ou s'il (si elle) est absent(e), le (la) Président(e) peut exercer son droit de vote en tant que représentant(e) de son pays.

## **Chapitre VI**

### **Secrétariat**

#### **Article 17**

Le (La) Secrétaire exécutif (exécutive) de la CEE agit ès qualités à toutes les sessions du WP.30. Il (Elle) peut désigner un autre membre du secrétariat de la CEE pour le (la) remplacer.

#### **Article 18**

Le secrétariat prend toutes les dispositions nécessaires en vue de l'organisation et de la tenue des sessions.

#### **Article 19**

Pendant les sessions, le secrétariat aide le WP.30 à se conformer au présent Règlement intérieur.

#### **Article 20**

Le secrétariat peut présenter des exposés oraux ou écrits sur toute question examinée.

## Chapitre VII

### Conduite des débats

#### Article 21

À moins qu'il n'en décide autrement, le WP.30 se réunit en séance privée.

#### Article 22

Le (La) Président(e) prononce l'ouverture et la clôture de chaque session, dirige les débats, assure l'application du présent Règlement, donne la parole, met les questions aux voix et proclame les décisions. Le (La) Président(e) peut également rappeler à l'ordre un orateur qui s'écarte du sujet de la discussion. Il (Elle) peut limiter le temps de parole de chaque orateur.

#### Article 23

Le (La) Président(e) peut décider, en concertation avec le secrétariat, de réduire la durée d'une session ou de la reporter en cas de force majeure.

#### Article 24

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut introduire une motion d'ordre. Dans ce cas, le (la) Président(e) prend immédiatement une décision. Si elle est contestée, le (la) Président(e) la soumet aussitôt au vote. La décision est maintenue sauf si elle est contestée par une majorité des votants.

#### Article 25

Au cours de la discussion de toute question, un(e) représentant(e) peut demander le renvoi du débat. Cette motion a priorité. Outre son auteur, un(e) représentant(e) est autorisé(e) à prendre la parole pour l'appuyer et un(e) autre pour en demander le rejet.

#### Article 26

Un(e) représentant(e) peut à tout moment demander la clôture du débat, même si un(e) autre représentant(e) a manifesté le désir de prendre la parole. Deux autres représentant(e)s peuvent être autorisé(e)s à intervenir pour s'opposer à la clôture.

#### Article 27

Le (La) Président(e) consulte le WP.30 sur la motion de clôture. Si le WP.30 approuve la motion, le (la) Président(e) prononce la clôture du débat.

#### Article 28

Les motions et résolutions importantes sont mises aux voix dans l'ordre où elles ont été présentées, à moins que le WP.30 n'en décide autrement.

#### Article 29

Lorsqu'un amendement comporte une révision, un ajout ou une suppression intéressant une proposition, le WP.30 vote d'abord sur cet amendement et, s'il est adopté, vote ensuite sur la proposition modifiée.

**Article 30**

Si deux ou plusieurs amendements à une proposition sont présentés, le WP.30 vote d'abord sur celui qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition primitive. Il vote ensuite, s'il y a lieu, sur celui des amendements restants qui s'en éloigne le plus, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix.

**Article 31**

Le WP.30 peut décider, à la demande d'un(e) représentant(e), qu'une motion ou résolution sera mise aux voix section par section. Dans ce cas, le texte constitué par l'ensemble des sections adoptées est ensuite mis aux voix dans son ensemble.

**Article 32**

Tout représentant a le droit de faire connaître sa position et peut demander qu'elle soit consignée, sous une forme résumée, dans le rapport de la session.

**Article 33**

À la fin de chaque session, le WP.30 adopte un rapport sur la base d'un projet élaboré par le secrétariat.

**Chapitre VIII****Vote****Article 34**

Chaque participant de plein droit dispose d'une voix au sein du WP.30.

**Article 35**

Les décisions du WP.30 sont normalement prises par consensus. À défaut, elles le sont à la majorité des participants de plein droit présents et votants. Les décisions relatives à un instrument juridique en vigueur ne doivent être prises qu'en présence d'au moins un tiers du total des Parties contractantes.

**Article 36**

Les votes du WP.30 ont lieu normalement à main levée. Si un(e) représentant(e) demande qu'il soit procédé à un scrutin par appel nominal, il en sera ainsi fait, et les noms des participants en droit de voter conformément au présent Règlement seront appelés dans l'ordre alphabétique anglais.

**Article 37**

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret à moins que le WP.30 ne décide, en l'absence d'objection, de nommer sans vote un candidat ou une liste de candidats ayant fait l'objet d'un accord.

**Article 38**

Si, lors d'un vote relatif à une question autre qu'une élection, il y a partage égal des voix, le WP.30 procède à un second vote à la séance suivante. S'il y a de nouveau partage égal des voix, la proposition est considérée comme rejetée.

## Chapitre IX

### Langues

#### Article 39

L'anglais, le français et le russe sont les langues de travail du WP.30. Les interventions faites dans l'une des langues de travail sont interprétées dans les deux autres langues.

## Chapitre X

### Groupes spéciaux

#### Article 40

Entre les sessions, le WP.30 peut se faire assister dans ses tâches par des groupes spéciaux. La création et le mandat de ces groupes doivent être approuvés par le Comité des transports intérieurs et le Comité exécutif de la CEE.

Le présent Règlement s'applique *mutatis mutandis* à ces groupes spéciaux, à l'exception des articles 3, 4, 9 à 11 et 23 à 34. Les règles particulières ci-après s'appliquent :

- a) Le secrétariat établit l'ordre du jour provisoire en tenant compte des directives ou du mandat que le groupe spécial a reçus du WP.30;
- c) L'ordre du jour provisoire et les documents de base sont distribués au moins trois semaines avant la réunion;
- f) Les décisions du groupe spécial se prennent par consensus. À défaut, la question est soumise au WP.30 pour examen;
- g) Le rapport de la réunion est établi par le secrétariat et soumis pour adoption au WP.30 dans toutes les langues officielles de la CEE.

## Chapitre XI

### Amendements

#### Article 41

Tout article du présent Règlement peut être modifié conformément à l'article 35. Toute modification doit cependant être approuvée par le Comité des transports intérieurs et entérinée par le Comité exécutif de la CEE.