


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
 intéressant les transports**

 147<sup>e</sup> session

Genève, 10-13 octobre 2017

**Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers  
 intéressant les transports sur sa 147<sup>e</sup> session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2	3
III. Déclaration liminaire .....	3-6	3
IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	7-10	4
V. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 3 de l'ordre du jour).....	11-44	5
A. État de la Convention.....	11	5
B. Révision de la Convention .....	12-30	5
1. Propositions d'amendements à la Convention.....	12-15	5
2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR.....	16-21	6
3. Aspects financiers de l'informatisation du régime TIR.....	22-25	7
4. Projet d'annexe 11 à la Convention TIR .....	26-30	8
C. Application de la Convention .....	31-44	9
1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention .....	31	9
2. Systèmes d'échange informatisé de données TIR .....	32	9
3. Règlement des demandes de paiement .....	33	9
4. Relation entre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, la Convention TIR et d'autres instruments juridiques.....	34	9



5.	Rapport d'audit externe de l'IRU et questions connexes .....	35-36	9
6.	Questions diverses .....	37-44	10
VI.	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982 (« Convention sur l'harmonisation ») (point 4 de l'ordre du jour) .....	45-46	11
A.	État de la Convention .....	45	11
B.	Difficultés dans l'application de la Convention .....	46	11
VII.	Convention internationale du 10 janvier 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (point 5 de l'ordre du jour) .....	47-50	11
VIII.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour) .....	51-53	12
A.	État de la Convention .....	51	12
B.	Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie .....	52-53	12
IX.	Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour) .....	54-59	13
A.	Union européenne .....	54	13
B.	Organisation de coopération économique .....	55-57	13
C.	Union économique eurasienne .....	58	13
D.	Organisation mondiale des douanes .....	59	13
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) .....	60-62	14
A.	Liste des décisions .....	60	14
B.	Dates des prochaines sessions .....	61	14
C.	Restrictions concernant la distribution des documents .....	62	14
XI.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour) .....	63	14
<b>Annexes</b>			
I.	IRU Statement on TIR Development and Investment .....		15
II.	Déclaration des autorités douanières roumaines .....		20
III.	Liste des décisions prises à la 147 <sup>e</sup> session du Groupe de travail .....		22

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 147<sup>e</sup> session du 10 au 13 octobre 2017 à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Irlande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient aussi présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Commission économique eurasiennne, Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées : Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) et Union internationale des transports routiers (IRU).

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

2. Le WP.30 a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/293). À la demande de la délégation roumaine, il a décidé d'examiner, au titre du point 3 c) vi) de l'ordre du jour, la situation récente en Roumanie, suite à l'intention exprimée par l'IRU de lancer la procédure d'exclusion et de cessation des relations contractuelles à l'encontre d'une des deux associations nationales. Le secrétariat a été prié de fournir, au titre du même point de l'ordre du jour, des renseignements sur le Manuel TIR.

## **III. Déclaration liminaire**

3. Dans sa déclaration liminaire, le secrétaire du Groupe de travail, M. A. Bouten, a souligné l'importance particulière de la présente session concernant l'informatisation du régime TIR. Non seulement le Président de l'IRU, M. C. Labrot, ferait une déclaration sur la question de l'informatisation, mais le Groupe de travail devrait également entamer des discussions sur le projet de texte d'une nouvelle annexe 11 facultative à la Convention TIR, présentant le cadre juridique eTIR. M. Bouten a souligné l'importance pour les Parties contractantes d'engager des discussions constructives en vue de parvenir à un consensus permettant d'avancer vers l'adoption du projet et a exhorté les Parties contractantes qui, pour le moment, ne souhaitaient pas adopter l'annexe facultative, à ne pas entraver le processus d'inclusion de l'annexe 11 dans la Convention TIR.

4. Dans sa déclaration, M. Labrot a souligné la pertinence d'une informatisation rapide du régime TIR et annoncé, après avoir évoqué le projet pilote mené récemment entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, que l'IRU était disposée à octroyer des fonds additionnels à la mise au point, au déploiement et à l'administration du système eTIR. À cet effet, l'IRU avait signé, le 6 octobre 2017, un mémorandum d'accord avec la CEE, conclu aux conditions que le système eTIR : a) assure au secteur privé un juste retour sur investissement pour les larges sommes engagées ; b) soit conforme aux principes et aux besoins d'une Convention TIR modernisée ; c) soit fondé sur les réalisations positives du projet pilote ; d) bénéficie également à toutes les parties prenantes ; et e) ait un bon rapport coût-efficacité, permettant ainsi à tous les acteurs de le mettre en œuvre. Il a appelé toutes les parties prenantes à procéder dès que possible à l'informatisation totale du régime TIR. Le texte complet de la déclaration sera joint en tant qu'annexe I au rapport final de la session.

5. Plusieurs délégations se sont félicitées de la conclusion du mémorandum d'accord, qu'elles considéraient comme une étape importante vers l'informatisation totale du régime TIR, et ont appelé à ce que les projets de dispositions juridiques soient rapidement fixés

sous leur forme définitive. Elles ont estimé que l'avenir du régime TIR ne pouvait être assuré qu'à la condition de son informatisation. Dans son intervention, le délégué de l'Union européenne a demandé des précisions sur ce qui était nouveau dans la position de l'IRU envers le système eTIR, en particulier en ce qui concernait son financement, étant donné que les travaux consacrés à l'informatisation se poursuivaient depuis déjà plus d'une décennie. Il s'est également demandé pourquoi les autres régimes de transit semblaient plus efficaces, plus souples et moins coûteux que le système TIR et s'il serait possible d'améliorer la Convention TIR en s'appuyant sur cette expérience. Concernant le financement du système eTIR, il s'est demandé si l'on pouvait considérer comme justifiée la contribution de l'IRU, qui semblait marginale par rapport à ses actifs financiers considérables. Toujours sur la question des finances, il a demandé des éclaircissements sur un point essentiel ayant trait à la transparence financière et, en particulier, à la première publication des bilans de l'IRU. Pour conclure, il a dit que l'on pouvait attendre de l'Union européenne qu'elle continue à contribuer et à apporter son soutien au système eTIR.

6. En réponse, le Secrétaire général de l'IRU a expliqué que ce qui était nouveau, c'est que l'IRU était prête à financer le système eTIR et souhaitait aller de l'avant pour l'informatiser sans plus tarder. Ce serait la meilleure réponse aux derniers développements, puisque les trois derniers pays à avoir adhéré à la Convention TIR (la Chine, l'Inde et le Pakistan), qui représentaient 40 % de la population mondiale, s'attendaient à pouvoir appliquer le système TIR dans un environnement informatisé. Maintenant que les aspects techniques et juridiques de l'informatisation prenaient une forme tangible, l'accent devrait être mis sur le financement du système eTIR. Le succès des autres systèmes de transit tenait surtout au fait qu'ils étaient entièrement informatisés depuis un certain temps déjà, ce qui leur permettait d'être plus souples, plus rapides et, finalement, moins chers que le système TIR sur papier. Cela étant, à condition qu'il soit modernisé ou modifié, le système de garantie TIR devrait non seulement permettre une augmentation des garanties, mais aussi une baisse de la couverture de garantie lorsque cela se justifie. Quant aux avoirs de l'IRU, il a expliqué que celle-ci avait besoin de vastes réserves pour couvrir les engagements au titre de la chaîne de garantie TIR. Enfin, il a indiqué que l'une de ses premières décisions en tant que nouveau secrétaire général avait été de rendre accessibles les états financiers de l'IRU, d'abord à la TIRExB et, actuellement, à toute personne intéressée et aussi dans le cadre de son rapport annuel.

#### **IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)**

7. Le Groupe de travail a été informé des activités menées par le Comité des transports intérieurs (CTI), son Bureau et ses organes subsidiaires, ainsi que par d'autres organismes de l'ONU, sur des questions susceptibles de l'intéresser.

8. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2017/19, établi par le secrétariat. Il y était renvoyé à un article rédigé par un ancien membre du secrétariat de la Convention TIR, qui traitait de l'historique et du champ d'application des objectifs de développement durable (ODD), ainsi que de leur pertinence au regard de la Convention TIR et de la Convention sur l'harmonisation. Ces objectifs, connus officiellement sous la désignation de Programme de développement durable à l'horizon 2030, avaient été adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2015, dans le cadre d'une entreprise internationale à long terme au nom de laquelle divers programmes avaient été mis au point depuis 1972. Parmi les prédécesseurs les plus marquants des ODD, on pouvait citer les objectifs du Millénaire pour le développement, établis en 2000 dans le cadre du Sommet du millénaire des Nations Unies. Les 17 objectifs de développement durable étaient associés à 169 cibles. Chaque objectif définissait un résultat escompté à l'égard d'un sujet particulier ainsi qu'un certain nombre de cibles connexes. Celles-ci s'articulaient autour de thèmes faciles à comprendre et mondialement applicables.

9. On pouvait estimer que trois des 17 ODD étaient étroitement liés à la facilitation du transport transfrontalier : l'objectif 9 sur l'industrie, l'innovation et l'infrastructure, l'objectif 12 sur la consommation et la production responsables, et l'objectif 17 sur les partenariats pour la réalisation des objectifs. Le lien entre l'infrastructure et les installations aux frontières était plutôt évident en ce qui concernait l'objectif 9. C'était aussi le cas de la cible 9.1, qui mentionnait notamment l'infrastructure transfrontière, ainsi que de l'action de suivi 9.a, selon laquelle il convenait de faciliter la mise en place d'une infrastructure durable et résiliente dans les pays en développement. La question de la consommation était abordée sous l'objectif 12, s'agissant de la réduction, de la production et de la génération des déchets, ce qui, dans le cadre de la cible 12.3, comprenait notamment le renforcement des chaînes d'approvisionnement dans une optique de réduction des pertes de produits alimentaires. La plupart de ces produits étaient considérés comme des denrées périssables et les temps de transport jouaient un rôle capital dans la prévention des pertes s'y rapportant. Or, les opérations de transport international faisaient perdre un temps précieux aux points de franchissement des frontières. Enfin, l'objectif 17, et la cible 17.1 tout particulièrement, visaient à améliorer les capacités nationales en matière de recouvrement de taxes et d'autres recettes, tandis que la cible 17.10 promouvait l'instauration d'un régime commercial universel non discriminatoire et équitable sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'ensemble des cibles mentionnées étaient applicables dans le cadre de la Convention TIR et de la Convention sur l'harmonisation.

10. Le Groupe de travail a aussi examiné et adopté une proposition visant à modifier son mandat afin qu'il contribue à faire progresser le Programme de développement durable et les objectifs qui s'y rapportent, et il a prié le secrétariat de transmettre ses conclusions au Comité des transports intérieurs pour examen à sa session de février 2018.

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

### **A. État de la Convention**

11. Le Groupe de travail a été informé que l'état de la Convention et le nombre de Parties contractantes étaient restés inchangés. On comptait 71 Parties contractantes à la Convention TIR. Le 15 juin 2017, le Gouvernement indien avait procédé au dépôt de ses instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. En application du paragraphe 2 de son article 53, la Convention entrerait en vigueur en Inde le 15 décembre 2017 (voir la notification dépositaire C.N.317.2017.TREATIES-XIA.16 du 15 juin 2017). Avec l'adhésion de l'Inde, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait ainsi porté à 72. Des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires y relatives étaient disponibles sur le site Web de la Convention TIR<sup>1</sup>.

### **B. Révision de la Convention**

#### **1. Propositions d'amendements à la Convention**

12. Le Groupe de travail a accueilli favorablement le document ECE/TRANS/WP.30/2017/20, établi par l'IRU, qui contient les réponses de 27 pays (19 États membres de l'Union européenne (UE) et 8 pays non membres). Il a tout particulièrement noté que, si, d'un côté, le niveau de la garantie requise pour les produits à base de tabac était, dans certains cas, 17 fois plus élevé que celui qui était prescrit pour le transport des produits à base d'alcool, la majorité des pays interrogés estimaient cependant qu'il faisait sens de continuer à transporter l'alcool et le tabac sous couvert du même type de carnet TIR. D'autres pays pouvaient, en revanche, concevoir que les produits à base d'alcool soient, à l'avenir, transportés sous couvert d'un carnet TIR ordinaire. Il convenait soit de continuer à

<sup>1</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html).

effectuer le transport des produits à base de tabac sous couvert du carnet TIR à haut niveau de garantie, soit d'interdire le transport de ces produits sous couvert d'un carnet TIR. Selon la délégation de la Fédération de Russie, l'enquête montrait que la différenciation actuelle entre les types de carnets TIR ne suffisait pas à garantir le transport de tous les types de marchandises sous couvert du régime TIR. Le Groupe de travail a invité les délégations à étudier les résultats de l'enquête dans l'attente d'autres discussions concernant la note explicative 0.8.3 lors d'une session à venir.

13. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de diverses propositions visant à modifier l'article 20 de sorte à permettre le recours au régime TIR dans une union douanière, à la lumière des éléments figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2017/21. Le WP.30 a pris note de ce que, selon le secrétariat, en raison de l'article 48, il ne semblait pas que le libellé actuel de l'article 20 impose une quelconque restriction au droit qu'auraient les Parties contractantes membres d'une union douanière n'étant pas elle-même Partie contractante à la Convention TIR de fixer des délais et d'exiger que soit suivi un itinéraire déterminé pour les opérations de transport qui avaient pour point de départ ou d'arrivée leurs territoires douaniers ou qui passaient par ces territoires. En outre, le Groupe de travail a noté que remplacer le mot « pays » par « Partie contractante » n'aurait pas non plus d'incidence concrète sur la mise en œuvre par les unions douanières de la disposition concernée. Lors des débats qui ont suivi, la délégation de l'Union européenne est convenue que le champ d'application de l'article 48 était suffisamment large, tout en maintenant que le terme « Partie contractante » serait plus adapté. La délégation de la Fédération de Russie a fait savoir que, s'agissant du premier point susmentionné, la portée exacte ainsi que l'applicabilité de l'article 48 dans ce cas n'avaient pas été suffisamment étudiées par les autorités nationales compétentes et qu'un délai supplémentaire était donc nécessaire pour déterminer la marche à suivre. Le Groupe de travail a ainsi décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

14. Le Groupe de travail a rappelé l'examen qu'il avait fait du document ECE/TRANS/WP.30/2017/9, établi par le Gouvernement de la Fédération de Russie, dans lequel il était suggéré de remplacer le terme « limiter » employé dans la note explicative 0.8.3 par le terme « fixer ». Le Groupe de travail a pris acte du document informel n° 16 du WP.30 (2017), établi par le Gouvernement de l'Irlande, dans lequel il était indiqué que le terme « fixer » n'était pas aussi approprié que le terme « limiter » dans le texte de la note explicative 0.8.3. Selon l'évaluation faite dans ce document, si la Fédération de Russie souhaitait toujours que le libellé soit modifié, la délégation irlandaise soumettrait une formulation plus élaborée de la note explicative visée. La délégation de la Fédération de Russie a fait savoir, en réponse à cela, que, selon elle, l'utilisation du mot « limiter » dans la note explicative 0.8.3 était contradictoire par rapport au paragraphe 3 de l'article 8, qui disposait que les Parties contractantes avaient autorité pour « déterminer » le montant maximum, par carnet TIR, de la somme exigible. Sur ce, la délégation de l'Azerbaïdjan a fait savoir qu'elle estimait que la compétence des Parties contractantes de « déterminer » ce montant était définie par le texte de la note explicative 0.8.3, dans lequel il était recommandé aux Parties contractantes de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars des États-Unis [60 000 euros] par carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante. Face à l'impossibilité d'avancer sur ce point, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session et a prié le secrétariat de soumettre un document en vue de la poursuite des discussions.

15. Faisant référence à la question ci-dessus, entre autres, la délégation de l'Union européenne a invité les délégations, lorsqu'elles soumettraient à l'avenir des propositions d'amendements, de présenter des exemples montrant que la formulation actuelle avait posé des problèmes dans le passé et de justifier la nouvelle formulation.

## **2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR**

16. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement de l'informatisation du régime TIR. Le Groupe de travail a noté que, suite à la mise en œuvre fructueuse du projet pilote eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, et compte tenu de l'adoption par le Comité de gestion TIR (AC.2) de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR (juin 2015), le Comité exécutif de la CEE avait accepté

un projet eTIR sur cinq ans doté d'un budget total de 1 511 275 dollars des États-Unis (26 septembre 2017). Le 6 octobre 2017, la CEE et l'IRU avaient signé un mémorandum d'accord portant sur la coopération dans l'informatisation du régime TIR, ainsi qu'un accord de financement pour la fourniture des fonds nécessaires au financement d'un informaticien supplémentaire chargé de travailler sur le projet et de l'hébergement du système international eTIR au centre informatique de l'Office des Nations Unies à Genève, entre autres. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail que le texte du mémorandum d'accord était disponible sur le site Web de la CEE<sup>2</sup>.

17. Le Groupe de travail a pris note des progrès accomplis dans le cadre du projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie s'agissant de la mise en place de la plateforme centrale d'échanges et, en particulier, des efforts faits pour résoudre les problèmes techniques concernant les notifications. La délégation de la Turquie a souligné qu'il était important de procéder par étapes et a demandé instamment à toutes les parties engagées dans le projet de faire tout leur possible pour régler toutes les questions techniques en suspens et faire rapidement passer le projet en phase de production.

18. L'Azerbaïdjan a informé le Groupe de travail que le lancement d'un couloir TIR intermodal numérique entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et l'Ukraine était en cours d'examen. Il a noté en outre la demande de la Géorgie visant à combiner les divers projets eTIR.

19. Le Groupe de travail a approuvé le rapport sur la vingt-sixième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) (18 et 19 mai 2017, Genève) (voir ECE/TRANS/WP.30/2017/22) et a noté que la vingt-septième session du GE.1 aurait lieu les 4 et 5 décembre 2017 à Genève. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de demander au Comité des transports intérieurs de proroger le mandat du GE.1 pour l'année 2018.

20. Le Groupe de travail a examiné et adopté le document ECE/TRANS/WP.30/2017/23, contenant des propositions pour une note d'instruction et une clause de limitation de responsabilité s'agissant des spécifications eTIR et des schémas XML. Les propositions sont conformes à la recommandation du Groupe d'experts selon laquelle les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR et les schémas XML devraient être dans le domaine public. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'appliquer la note d'instruction et la clause de limitation de responsabilité chaque fois que cela se justifierait.

21. Le Groupe de travail a pris note du rapport du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) sur sa quatrième session (16 et 17 mai 2017, Genève) (voir ECE/TRANS/WP.30/GE.2/8) et a noté que la cinquième et dernière session du GE.2 se tiendrait les 30 et 31 octobre 2017 à Genève.

### **3. Aspects financiers de l'informatisation du régime TIR**

22. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente, comme le GE.2 l'avait proposé, il avait commencé à étudier des mécanismes de financement envisageables pour le système eTIR, et que, faute de temps, il avait décidé de reprendre l'examen de la question du financement à la session suivante et avait demandé au secrétariat de lui présenter à cette session un exposé récapitulant les principes et fonctions du système eTIR, afin de faciliter le débat (voir ECE/TRANS/WP.30/292, par. 24 et 25). Le Groupe de travail a suivi avec intérêt l'exposé du secrétariat, dans lequel celui-ci mettait en évidence que le système international eTIR avait principalement pour objet de relier les systèmes informatiques existants, qui avaient été mis en place au fil des ans pour administrer le régime TIR, et rappelait les principales conclusions de l'analyse coûts-avantages ainsi que les recommandations du GE.1 sur la question.

23. Rappelant la déclaration liminaire faite par le Président de l'IRU et les informations fournies au titre du point 3 b) ii) de l'ordre du jour sur le mémorandum d'accord et l'accord de financement entre la CEE et l'IRU, le Groupe de travail s'est félicité que l'IRU se déclare prête à financer l'élaboration et l'administration du système international eTIR qui

<sup>2</sup> [www.unece.org/oes/mou/mou\\_toc.html](http://www.unece.org/oes/mou/mou_toc.html).

sera hébergé à l'Office des Nations Unies à Genève, de même que les coûts de sa mise en œuvre. Le Groupe de travail a également noté que les Parties contractantes qui souhaiteraient s'associer à de futurs projets eTIR devraient apporter les modifications requises à leurs systèmes informatiques et, le cas échéant, financer lesdites modifications.

24. Répondant aux questions de plusieurs délégations, le secrétariat a précisé que la version du système eTIR mise au point pour le projet pilote CEE-IRU fonctionnait et offrait toutes les fonctionnalités requises pour ce projet. De nouvelles fonctionnalités devraient toutefois être mises en œuvre afin de répondre aux besoins des Parties contractantes souhaitant prendre part à de futurs projets eTIR et de mettre en place progressivement le système eTIR tel qu'il est décrit dans les spécifications. Le secrétariat a ajouté que les fonds mis à disposition dans le cadre de l'accord de financement devaient principalement servir à cela et que le développement de nouvelles fonctionnalités se ferait à la demande des Parties contractantes, en appliquant la méthode Agile. L'IRU a confirmé qu'elle était prête à modifier l'accord de financement dans le cas où des fonds supplémentaires seraient nécessaires pour assurer le développement et le déploiement rapides de nouvelles fonctions demandées par les Parties contractantes participant à des projets eTIR.

25. Dans ces conditions, et après avoir souligné qu'aujourd'hui toutes les procédures douanières en Iran (République islamique d') se faisaient électroniquement, à l'exception de celles concernant les carnets TIR, la délégation iranienne s'est dite prête à étendre le projet pilote eTIR avec la Turquie à tous les bureaux de douane et à toutes les opérations de transport TIR.

#### 4. Projet d'annexe 11 à la Convention TIR

26. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatrième session, le GE.2 avait fourni des directives rédactionnelles détaillées pour améliorer encore le texte de l'annexe 11 et avait demandé aux délégations représentées en son sein de tenir des consultations avec le secrétariat par voie électronique pour mettre la dernière main au projet d'annexe ainsi qu'à d'autres amendements à la Convention TIR, en vue de transmettre au Groupe de travail, aux fins d'examen à sa session d'octobre 2017, une version complète du projet (voir ECE/TRANS/WP.30/292, par. 23).

27. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2017/24 et a remercié le GE.2 pour son excellent travail d'élaboration du cadre juridique du système eTIR. Il a noté que le projet d'annexe 11 se traduirait initialement par quatre amendements à des articles existants du texte principal de la Convention et deux nouveaux articles, à savoir le 60 *bis* et le 58 *quater*. Les amendements auraient pour but de : a) définir la procédure eTIR de façon à permettre que l'on s'écarte des dispositions actuelles, qui font référence à l'utilisation du carnet physique ; b) donner aux Parties contractantes la possibilité de ne pas participer, en émettant une réserve ; c) élaborer une procédure d'amendement distincte de celle suivie pour les autres annexes, qui ne sont pas facultatives ; d) établir un nouvel organe chargé d'administrer l'instrument ; et e) ajouter des notes explicatives pour l'annexe 11, distincte de celles de l'annexe 6.

28. Le Groupe de travail s'est de nouveau penché sur les dispositions juridiques du projet d'annexe 11, notamment sur 13 articles concernant les éléments que le GE.2 avait jugé nécessaire d'inclure dans le cadre juridique. L'un des principaux soucis du GE.2 était de s'assurer que les spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR seraient gérées et modifiées séparément, ce qui éviterait d'avoir à les annexer à la Convention TIR. Parallèlement à cela, le GE.2 avait prévu dans le cadre juridique une disposition selon laquelle la conformité à ces spécifications serait obligatoire pour les Parties contractantes qui appliqueraient l'annexe facultative. Le WP.30 a en outre noté qu'un certain nombre de dispositions étaient provisoires, dans la mesure où les vues du Groupe d'experts avaient évolué, notamment en ce qui concernait la soumission de données supplémentaires. De plus, le WP.30 a été informé de désaccords persistants concernant l'utilisation de signatures électroniques et la reconnaissance mutuelle des authentifications électroniques au bureau de douane de départ. Cependant, en l'absence de toute autre proposition à introduire dans le texte, les dispositions du projet demeuraient dans l'annexe 11 pour examen complémentaire par le Groupe de travail. Parmi les autres éléments présentés figuraient la procédure de remplacement et l'utilisation d'un document



d'accompagnement tel que le procès-verbal de constat, dont le modèle était en cours d'élaboration par le GE.1.

29. Plusieurs délégations ont soulevé des questions précises sur le projet de dispositions. En particulier, elles souhaitent savoir : a) si le paragraphe 3 du projet d'article 11 pourrait être modifié pour y inclure la possibilité de fournir aussi des informations au secteur privé ; b) si tous les acteurs participant à l'échange d'informations devraient être expressément mentionnés dans la définition du système international eTIR ; et c) si des détails de la procédure de traitement des réclamations ou les différences par rapport à la procédure classique devraient figurer dans l'annexe 11. Le secrétariat a commencé par expliquer que le projet de texte avait été élaboré en partant du principe que le système international eTIR était conçu pour l'échange d'informations entre administrations douanières et que les associations nationales auraient accès à ces renseignements grâce aux registres tenus par l'organisation internationale habilitée. Toutefois, il pourrait être utile d'examiner les questions soulevées de plus près. Le Groupe de travail a noté que le GE.2 examinerait ces questions à sa prochaine session. Le représentant de l'Italie, en sa qualité de Président du GE.2, a appelé l'attention sur le fait que, puisque l'annexe était facultative, tant que toutes les Parties contractantes à la Convention TIR n'auraient pas pleinement mis en œuvre l'annexe 11, la procédure informatisée et la procédure papier devraient coexister.

30. D'une manière générale, le Groupe de travail a conclu que le GE.2 s'était acquitté avec succès de son mandat en élaborant un projet de cadre juridique détaillé pour le système eTIR, qu'il était préférable que les travaux se poursuivent dans le cadre du WP.30 et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de proroger le mandat du Groupe d'experts. Dans ce contexte, les délégations ont été invitées à communiquer au secrétariat leurs vues, leurs positions ou leurs propositions concernant le projet, au plus tard le 25 novembre 2017, aux fins de l'établissement d'un document de travail qui serait examiné par le WP.30 à sa prochaine session en février 2018. Toutes les délégations ont également été invitées à participer à la session finale du GE.2, les 30 et 31 octobre 2017, à Genève.

## **C. Application de la Convention**

### **1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention**

31. Aucun fait nouveau n'a été évoqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **2. Systèmes d'échange informatisé de données TIR**

32. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des données statistiques les plus récentes sur la manière dont les Parties contractantes mettent en œuvre le système de contrôle SafeTIR pour les carnets TIR (document informel WP.30 (2017) n° 18).

### **3. Règlement des demandes de paiement**

33. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de la situation actuelle en ce qui concerne le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales (document informel WP.30 (2017) n° 19).

### **4. Relation entre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, la Convention TIR et d'autres instruments juridiques**

34. Aucun fait nouveau n'a été évoqué au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **5. Rapport d'audit externe de l'IRU et questions connexes**

35. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2017/25, qui contient un aperçu des réponses des associations nationales aux questions de savoir : a) si elles avaient eu accès au rapport d'audit externe de l'IRU ; et b) quelles étaient leurs vues sur ledit rapport. Il a noté que 38 associations avaient répondu à l'enquête. Parmi elles, 26 avaient répondu par un simple oui aux deux questions, et 10 autres avaient répondu par l'affirmative en développant davantage leur réponse. L'Association internationale des transporteurs routiers de Moldova (AITA) et l'Asociația Română Pentru Transporturi Rutiere Internationale (ARTRI, Roumanie) s'étaient plaintes de ce que, le 28 juin 2017,

l'IRU avait adressé un courrier à toutes les associations pour leur communiquer la teneur des questions du WP.30 ainsi que des renseignements qui, selon elles, visaient à orienter les réponses.

36. La délégation de l'Union européenne s'est félicitée du résultat de l'enquête. Toutefois, d'après les informations dont elle avait eu connaissance, il lui était apparu que l'absence de réaction des associations nationales à propos du rapport s'expliquait soit par un manque d'intérêt de leur part, soit par un manque d'expérience dans la consultation de tels rapports. En réponse, l'IRU a déclaré que le résumé du rapport d'audit externe semblait avoir pleinement satisfait les associations nationales. En réponse à un commentaire de la délégation de la Fédération de Russie faisant valoir que les associations nationales étaient libres de répondre à l'enquête comme elles le souhaitaient, le représentant de l'IRU a informé le Groupe de travail que, dans sa lettre adressée aux associations, le Secrétaire général de l'IRU avait simplement souligné qu'il importait qu'elles répondent aux questions posées. En réponse à une question de la délégation de l'Union européenne sur les récents mouvements de personnel, l'IRU a répondu qu'il s'agissait de questions internes. L'IRU a également informé le Groupe de travail que le rapport d'audit externe pouvait désormais être consulté dans ses bureaux à Bruxelles, à Istanbul et à Moscou, toujours selon la procédure décrite dans le document ECE/TRANS/WP.30/2017/11. À la demande de la délégation de la Fédération de Russie, le Groupe de travail a décidé de maintenir cette question à son ordre du jour, dans l'attente de faits nouveaux.

## 6. Questions diverses

37. À la demande de la délégation roumaine, le Groupe de travail a examiné la question de l'engagement par l'IRU d'un processus d'exclusion et de cessation de sa relation contractuelle avec l'ARTRI. En particulier, les autorités douanières roumaines souhaitaient connaître le fondement juridique de la décision de l'IRU (la version intégrale de la déclaration est reproduite en tant qu'annexe II au rapport).

38. À ce propos, la délégation de la République de Moldova a informé le Groupe que, depuis 2016, il n'y avait guère eu d'interaction entre les autorités douanières nationales, l'AITA et l'IRU concernant les divergences qui perduraient entre ces deux dernières. Compte tenu du fait que la direction de l'AITA avait récemment changé, les autorités douanières feraient tout leur possible pour régulariser les relations sans plus tarder. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le Président nouvellement élu de l'AITA avait demandé à la TIRExB de ne tenir compte d'aucune communication présentée précédemment par l'ancienne direction de son association.

39. La délégation de l'IRU a fait valoir au Groupe de travail qu'il appartenait à l'IRU d'assurer le bon fonctionnement de la chaîne de garantie TIR et que, de ce fait, son instance dirigeante s'était vue contrainte d'engager la procédure d'exclusion de l'ARTRI, de façon à préserver le système TIR, ainsi que ses relations avec les assureurs TIR. Lorsque l'ARTRI a porté des accusations contre la direction de l'IRU, elle a, de facto, accusé l'ensemble de l'organisation. L'ARTRI a également envoyé des lettres très agressives aux assureurs TIR, ce qui les a laissés perplexes. La certification de la copie du contrat d'assurance dont certains chiffres étaient masqués a été dûment attestée par un notaire. Les chiffres étaient masqués afin de respecter la confidentialité contractuelle vis-à-vis des assureurs.

40. La délégation de l'Union européenne a mis en garde contre les conséquences d'une éventuelle exclusion de l'ARTRI, considérant que toute exclusion risquerait de compromettre le système de garantie sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne et pourrait aboutir à la fin du régime TIR dans tous les États membres de l'UE.

41. Le représentant de l'ARTRI a expliqué que les actions récentes de celle-ci n'étaient pas dirigées contre l'IRU en tant que telle, mais contre des personnes précises chargées de gérer certains fonds de l'IRU. Dans le même temps, il a admis qu'aucune partie au conflit ne pouvait prétendre à la vérité tant que la question faisait l'objet d'une enquête du parquet de Genève.

42. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la question était actuellement examinée par la TIRExB et que celle-ci avait mis ses bons offices à la disposition de toutes les parties en vue de faciliter le règlement des différends. La TIRExB avait également fait

savoir qu'elle porterait la question à l'attention de l'AC.2 car elle estimait que ces considérations dépassaient le cadre de son mandat.

43. En conclusion, le Groupe de travail a exhorté l'IRU et les associations nationales concernées à ne ménager aucun effort pour assurer la continuité et l'efficacité de la gestion du système de garantie internationale, tout en veillant à ce que les associations nationales aient accès à toutes les procédures de recours interne. Il ne doutait pas qu'une solution satisfaisante puisse être trouvée afin d'éviter une éventuelle rupture de la chaîne de garantie internationale.

44. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'en consultation avec la délégation de la Commission européenne, le commentaire « Procédures douanières » relatif à l'article 15 de la Convention TIR serait supprimé, étant donné que les règlements qui y étaient mentionnés n'étaient plus en vigueur.

## **VI. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982 (« Convention sur l'harmonisation ») (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. État de la Convention**

45. Le Groupe de travail a été informé que l'état de la Convention et le nombre de Parties contractantes étaient restés inchangés. La Convention sur l'harmonisation compte actuellement 58 Parties contractantes. On trouvera des renseignements plus détaillés sur ce point, ainsi que sur les notifications dépositaires, sur le site Web de la Convention TIR<sup>3</sup>.

### **B. Difficultés dans l'application de la Convention**

46. Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **VII. Convention internationale du 10 janvier 1952 pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (point 5 de l'ordre du jour)**

47. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2017/26, dans lequel figurait le projet de convention faisant la synthèse des précédents projets de textes. Il a, en outre, pris acte du document informel n° 17 du WP.30 (2017), dans lequel le secrétariat prévoyait une série de clauses finales non contraignantes pour examen par les rédacteurs de la nouvelle convention. Il a de même pris note du document informel n° 20 du WP.30 (2017), soumis par l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), par lequel celle-ci communiquait également la version de synthèse du texte du projet de convention. Le Groupe de travail a aussi relevé que le secrétariat n'avait encore reçu aucune observation ou autre contribution à cet égard.

48. Le représentant de la Fédération de Russie a rappelé que, conformément aux orientations transmises par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-neuvième session, l'examen du texte de la nouvelle convention devait être achevé en 2017, et un texte définitif soumis au Comité pour approbation à sa session de 2018. Il s'est dit préoccupé par le manque de progrès réalisés par le Groupe de travail s'agissant de l'adoption d'une version définitive du projet de convention, compte tenu tout particulièrement de l'importance exceptionnelle que revêtait ce texte pour la mobilité dans la région eurasiennne. Le représentant a expliqué que la nouvelle convention devait servir de texte cadre offrant un degré maximal de souplesse sur le plan de sa mise en œuvre dans les différents systèmes juridiques applicables au transport de voyageurs dans la région de la CEE. Il a aussi

<sup>3</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html).

souligné que la convention s'inscrivait dans le cadre global du « Programme de 2030 » et qu'elle contribuerait ainsi à la réalisation de divers objectifs de développement durable.

49. Le Groupe de travail était d'avis que le projet de convention gagnerait à être développé, en tenant compte d'un certain nombre de questions juridiques soulevées par le secrétariat sur la signification juridique de certaines de ses dispositions.

50. Pour conclure, le Groupe de travail a demandé aux rédacteurs de la convention de transmettre au secrétariat un texte définitif avant le 25 novembre 2017, afin que celui-ci puisse être mis à l'ordre du jour de la 148<sup>e</sup> session. Il a aussi prié le secrétariat de publier le document informel n° 17 du WP.30 (2017) en tant que document officiel, afin que le Groupe de travail puisse le prendre en compte à sa prochaine session. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de rendre compte de ses conclusions au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à sa prochaine session (Genève, 27-29 novembre 2017).

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

### **A. État de la Convention**

51. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun changement n'était survenu s'agissant de l'état des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) et que celles-ci comptaient actuellement 80 et 26 Parties contractantes, respectivement.

### **B. Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie**

52. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente il avait pris acte du document informel n° 10 du WP.30 (2017), dans lequel la Fédération internationale de l'automobile/Alliance internationale de tourisme (FIA/AIT) examinait les difficultés rencontrées en Égypte et en Jordanie dans la mise en œuvre de la Convention de 1954 en raison du fait que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures établis par la Convention. Le Groupe de travail avait prié le secrétariat de publier ce document sous une cote officielle pour examen à la session suivante et de porter à l'attention des autorités égyptiennes et jordaniennes les difficultés relevées ainsi que l'évaluation préliminaire et de leur demander des précisions concernant la situation, ainsi qu'un retour de données d'expérience (voir ECE/TRANS/WP.30/292, par. 52 à 54).

53. Le secrétariat avait donc établi le document ECE/TRANS/WP.30/2017/27 en vue de la session actuelle et il avait adressé, le 27 juillet 2017, des lettres officielles aux Gouvernements égyptien et jordanien par l'intermédiaire de leurs représentations permanentes à Genève. Il avait aussi envoyé des lettres de rappel le 27 septembre 2017. La représentante de l'AIT/FIA a ajouté qu'elle était en mesure d'affirmer à nouveau que les associations relevant de cette entité se trouvaient démunies. La situation ne pourrait s'améliorer, et on ne pourrait entrevoir de solutions aux problèmes recensés, qu'en veillant au respect des conditions et des dispositions fixées par les conventions. Elle a rappelé que l'AIT/FIA était disposée à fournir tout l'appui possible pour faciliter le dialogue entre les autorités douanières et les associations en vue de régler les problèmes rencontrés. Le secrétariat a proposé de chercher, en concertation avec l'AIT/FIA, à entrer en contact avec les représentations compétentes pour obtenir un retour de données d'expérience des autorités douanières respectives ou, éventuellement, d'inviter ces représentations à participer à la prochaine session du WP.30. À défaut d'informations complémentaires, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

## **IX. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Union européenne**

54. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun fait récent méritant d'être signalé n'était survenu dans l'Union européenne en lien avec les activités du Groupe de travail.

### **B. Organisation de coopération économique**

55. Le Groupe de travail a été informé des activités pertinentes et des projets en cours menés par l'Organisation de coopération économique (OCE). Le mandat avait été finalisé et approuvé pour les travaux relatifs aux couloirs routiers Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI) et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran (KTAI) et sept pays avaient nommé des consultants nationaux. En outre, un consultant international qualifié avait été sélectionné pour diriger l'étude. Des questionnaires et tableaux complets et bien structurés avaient été conçus et distribués aux consultants nationaux afin que ceux-ci puissent faire des suggestions. Entre-temps, le consultant international avait présenté un rapport initial, auquel avaient contribué tous les consultants nationaux ainsi que d'autres intervenants.

56. L'OCE a rappelé la position formulée en 2016 à Téhéran par les chefs des administrations douanières de ses États membres : ceux-ci avaient salué et approuvé la mise en œuvre du projet pilote eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, qu'ils estimaient réussie, et ils avaient déclaré que ce projet constituait un outil efficace et rationnel au service de la facilitation du commerce et du développement durable. L'OCE s'est félicitée des progrès de l'informatisation du régime TIR et de son extension à d'autres Parties contractantes dans la région ; elle a estimé que le projet avait déjà fait la preuve de l'efficacité du système eTIR dans les opérations de transport effectuées entre les deux pays. Le Pakistan avait déjà fait part de son souhait d'adhérer à ce système et l'OCE était d'avis que le modèle eTIR, tel qu'il avait été déployé entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, pouvait permettre de faciliter plus encore le transport et le transit dans la région. L'OCE s'est dite disposée à coopérer étroitement avec la CEE et l'IRU au développement de ce projet dans la région.

57. L'OCE a informé le Groupe de travail que les chefs des autorités ferroviaires de l'Organisation avaient été chargés d'engager un processus en vue de conclure des accords trilatéraux destinés à commercialiser les chemins de fer reliant le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Iran (République islamique d') (KTI), et qu'un accord de coopération technique avait été signé le 21 août 2017. Celui-ci devait servir à encadrer sur le plan juridique les activités et les responsabilités des autorités concernées en vue de la commercialisation des chemins de fer du réseau KTI.

### **C. Union économique eurasienne**

58. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun fait récent méritant d'être signalé n'était survenu dans l'Union économique eurasienne en lien avec les activités du Groupe de travail.

### **D. Organisation mondiale des douanes**

59. Cette organisation n'étant pas représentée à la session, aucun renseignement n'a été reçu au sujet de ses activités.

## **X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Liste des décisions**

60. Le Groupe de travail a passé en revue la liste des décisions sans formuler d'observations supplémentaires et prié le secrétariat de poursuivre cette pratique. Cette liste est jointe au rapport en tant qu'annexe III.

### **B. Dates des prochaines sessions**

61. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 148<sup>e</sup> session au cours de la semaine du 5 au 9 février 2018 et sa 149<sup>e</sup> session pendant celle du 11 au 14 juin 2018 (sous réserve de confirmation).

### **C. Restrictions concernant la distribution des documents**

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

## **XI. Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)**

63. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 147<sup>e</sup> session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe I

[Anglais seulement]



### IRU Statement on TIR Development and Investment

WP.30, Tuesday 10.10.17  
Christian Labrot, IRU President  
Approximately 10 minutes; check on delivery

Ladies and gentlemen,

It is a great pleasure to address you today.

For almost seven decades, IRU has worked in partnership with UNECE, States and, from the late 1950s, parties to the TIR Convention.

IRU has proudly managed the TIR system throughout this time, delivering millions of transits and acting as global guarantor for duties on goods valued in the trillions of euros.

TIR has unquestionably facilitated trade over this time, boosting development and prosperity as the world's only universal customs transit standard and system.

The past decade however has seen major changes in the external trade environment that have affected TIR, from geopolitics to technology. Despite the current queue of major trading nations wanting to benefit from TIR, including China, India and Pakistan, use of TIR in existing countries has declined by 60% since 2013.

While alternative regional systems have developed, large transport operators in particular have turned away from TIR in favour of fully digital solutions, at the expense of the universal multilateral standard.

Over the same period, progress in fully digitising the core TIR system has stalled. Following the initial recognition by contracting parties of the imperative need to go digital, eTIR has been discussed within TIR governing bodies now for almost 15 years. The core TIR system, legally and technically based on paper carnets, now lags behind other systems.

While IRU focuses on global solutions based on TIR, it recognises that trade and transit facilitation solutions exist at regional and national levels, meeting different needs, as well as the ever growing demand for digital information exchange between the public and private sectors.

An open choice of complementary, and ideally interoperable, transit systems should encourage innovation to better meet the evolving needs of shippers, consumers and citizens in all corners of the world.

However there is still a strong need for one universal transit standard, underpinned by a well-established UN convention and a robust, comprehensive and tried-and-tested guarantee system.

This is TIR, managed by IRU. However for it to continue facilitating global trade into the future, TIR must innovate.

IRU member associations – such as the one I lead – and their members, individual transport operators, support full TIR digitalisation. For many years, IRU has already invested heavily in new digital services for all



3

stakeholders to continue using TIR. IRU has also supported TIR contracting parties to connect to and use these services, with resulting efficiency and economic benefits.

The recent digital pilot project between Iran and Turkey, financed by IRU and using digital tools developed by IRU, was also strongly supported by the associations and operators, as well as by their authorities. Their commitment made this pilot project a success and demonstrated clearly that a fully digital TIR can work today.

The pilot also demonstrated that fully digitalising TIR can lower costs further, increase efficiency and boost security, with minimal investment needed on the part of customs authorities and transport operators. On this basis, other TIR countries have announced their willingness to pilot a fully digital intermodal TIR using the framework of the Iran/Turkey pilot.

Countries that have recently ratified and acceded to the TIR Convention, or publicly announced their intention to do so – including Argentina, China, India, Oman, Pakistan, and Saudi Arabia – are all expecting to implement a fully digital TIR system in the near future.

Moving to a fully digital TIR system is also likely to accelerate progress in many other countries to ratify and implement the TIR Convention.

IRU, with the digital TIR tools that it has already funded and made operational, and the private sector that it represents, is now fully prepared to take the next step.

3

4

IRU is ready now to further finance eTIR system development, implementation and maintenance costs to make TIR fully digital, in the context of a balanced private-public partnership.

This was the basis for the MOU signed last Friday between UNECE Executive Secretary Olga Algayerova and IRU Secretary General Umberto de Pretto.

Building on the long success of the TIR system and the positive results of the recent Iran/Turkey pilot, IRU has committed to this agreement under the condition that the large investments made already by the private sector are secured in a fully de-materialised TIR system that will be:

- compliant with the principles and the needs of a modern TIR Convention;
- based on the framework of the successful pilot;
- equally beneficial to all stakeholders; and
- cost effective for all actors to implement.

The MOU signed last Friday is a hugely important milestone, but it will only bear fruit and deliver a fully digital TIR if we all work together.

IRU, with the support of our members, is fully committed to advance our private-public partnership – in making this investment and fully supporting UNECE to work on delivering fully digitalised TIR transits along further trade corridors.

4

5

IRU is also open to other guarantee chains joining the system. In this case, these guarantee chains should also contribute to the investment, and IRU stands ready to coordinate that work with all stakeholders if needed.

If we believe in the importance of a robust, consistent and efficient global universal transit standard and system, that gives the manufacturers, traders, governments and transporters of our world the greatest offering to facilitate, secure and boost intermodal trade, then it is in all of our interests to fully digitalise TIR as soon as possible.

All of us here – States and contracting parties to the TIR Convention, and IRU and its national associations – need to work together to do this.

We owe it to global trade and prosperity, and to our shared 70 years in developing one of the UN's most successful public-private partnerships.

I and my IRU colleagues look forward to working with you over the coming months and years to make a fully digital TIR a reality across the globe.

Thank you.

5

## Annexe II

## Déclaration des autorités douanières roumaines

[Anglais seulement]



ROMANIA - Ministry of Public Finance  
National Agency of Fiscal Administration  
General Customs Directorate  
No. 26904/TZ/05.10.2017



Address: Al. Ivasiuc, 34-40 Str.  
6 District, Bucharest  
Tel: 021 315 58 58  
Fax: 021 313 82 51  
e-mail: vama@customs.ro

## UNOFFICIAL TRANSLATION

**The intervention of the representatives of the Romanian Customs Administration on the 147<sup>th</sup> Reunion of the Working Party on Customs Questions affecting Transport (WP.30) regarding the decision of IRU to initiate the exclusion procedure of ARTRI from its organisation**

Mr. Chairman,  
Distinguished colleagues,  
Ladies and gentlemen,

The Romanian customs administration would like to bring to your attention a recent situation that occurred regarding the intention of IRU to exclude one of the TIR guaranteeing association, in order to support us in finding a solution to not affect the well functioning of TIR system and of TIR guarantee chain.

On 28 August 2017, IRU informed us in writing that „since 2016 has suffered unacceptable defamatory statements from ARTRI and has consequently lost trust in ARTRI therefore IRU Presidential Executive and IRU Secretariat have no other choice than to terminate the different agreements between ARTRI and IRU”.

Our General Customs Directorate, by the letter sent on 13.09.2017, informed IRU that:

- The procedure of renewing the written agreements between the General Customs Directorate and the two guaranteeing associations in Romania started in March 2016, taking into account the new provisions of Art. 163 of Commission Implementing Regulation (EU) 2015/2447 and also the proposed Model of agreement from DGTAXUD Transit Manual; this procedure was finalized in September this year, when the guaranteeing associations were invited to sign the agreements;
- As regards the information about ARTRI, taking into account the provisions of Annex 9 Part I of TIR Convention, the Romanian customs administration has not identified a legal ground to terminate the agreement with ARTRI.

At the same time, General Customs Directorate asked ARTRI to provide its point of view regarding the aspects pointed out by IRU Geneva.

Taking into account that the Romanian customs administration was never before confronted with a similar situation, when the initiative of termination of the collaboration with a national guaranteeing association belongs to the international organisation IRU, we asked DGTAXUD and TIRExB their point of view in order to identify the best solution to manage this case without affecting the interests of the Romanian carriers and the TIR guarantee chain.

On 29 September 2017, IRU transmitted via e-mail for the information of the director general of the General Customs Directorate, two letters addressed to ARTRI by which it notified ARTRI regarding:

- The termination effective on 31 January 2018, of the Deeds of Engagement of the issuing and guaranteeing association of ordinary TIR carnets signed on 2007 and 2008. IRU mentioned that its decision is "due to the behaviour of ARTRI towards IRU during the course of the last

[www.customs.ro](http://www.customs.ro)

*months and the damages caused to IRU and all members of the international chain of guarantee under cover of TIR carnets."* and

- The initiation of an exclusion from membership procedure against ARTRI, which implies that all TIR affiliation contracts between the two parts will need to be terminated.

Taking into account the above mentioned situation and also the short period of time until 31 January 2018, the date that IRU communicated to be the last day of the availability of the engagements with ARTRI, the customs authority of Romania informs you about its point of view, as follows:

- First of all, we express our regret regarding the decision of IRU to initiate the exclusion membership procedure against ARTRI from the international organisation because this guaranteeing association operates as a guarantor since 1965, has never infringed the provisions of TIR Convention, has also fulfilled its obligations as a national guaranteeing association, in all this period of time it had a good collaboration with the Romanian customs authority, it has no court case with our fiscal administration and we consider that ARTRI is one of the supporting member of TIR system, considering the over 2.100.000 TIR carnets, issued over the last 15 years.

Moreover, the association has informed us that " there are no court cases between ARTRI and IRU or with other institutions "

ARTRI informed the General Customs Directorate about the steps taken to clarify the reported situation regarding the management of TIR funds. The Romanian Customs Authority took note of this information and hoped for an appropriate clarification and settlement of the reported issues by the IRU and the other competent body/bodies.

As, by this measure that IRU intends to take since 1 of February 2018, a guaranteeing association authorized for the access to the TIR procedure by the Romanian Customs Authority (Contracting Party since 1979), will be affected, we invite IRU:

1. To clarify the legal basis for the decision to terminate the Deeds of Engagements and to exclude ARTRI from among its members and to justify the phrase *„the decision is due to the behavior of ARTRI towards IRU during the course of the last months and the damages caused to IRU and all members of the international chain of guarantee under cover of TIR carnets”*.

2. To provide support for clarifying all reported issues regarding the mismanagement of TIR funds, respectively:

- in application of the TIR Convention provisions, Annex 9, Part III, para 2 a), to provide the TIRExB and Contracting Parties with certified copies of the global guarantee contract, including the annexes, if any;

- to make available to the interested Contracting Parties and TIRExB, the Audit report and any other documents for the definitive clarification of the situation,

- to inform about the existence of any ongoing investigations regarding this issue and about their stage, because, in our opinion, a final decision could be taken after finalizing all investigations.

We invite IRU to send in written its point of view, in a reasonable period, taken into account the very short period of time until 31 January 2018.

In conclusion, we hereby ask you to analyze the above aspects and provide us support for a proper management of this situation, so as not to create a precedent that harms the participants in the TIR system and the application of the TIR Convention.

The Romanian Customs Administration will provide the WP.30 Secretariat with a copy of this intervention for being consulted by the interested persons.

Sincerely yours,

NICOLAE PIETRAREANU

VICEPRESIDENT OF THE NATIONAL AGENCY FOR FISCAL ADMINISTRATION

ROMANIA

[www.customs.ro](http://www.customs.ro)

## Annexe III

Liste des décisions prises à la 147<sup>e</sup> session du Groupe de travail

<i>Paragraphe du rapport final</i>	<i>Brève description de la décision</i>	<i>Responsable</i>	<i>Date limite</i>	<i>Nature de l'action</i>
10	Modifier le mandat et le transmettre au CTI	Secrétariat	Novembre 2017	
12	Invitation à étudier les conclusions de l'étude sur les droits et taxes sur le tabac et l'alcool	Délégations		
13	Revenir à l'article 20 à la prochaine session (ordre du jour)	Secrétariat	11 novembre 2017	
14	Revenir sur la question à la prochaine session (ordre du jour)	Secrétariat	11 novembre 2017	
	Établir le document	Secrétariat	25 novembre 2017	
20	L'utilisation de la note d'instruction et de la clause de limitation de responsabilité sur le site Web	Secrétariat	Le plus tôt possible	
30	Revenir sur la question du financement à la prochaine session (ordre du jour)	Secrétariat	11 novembre 2017	
	Transmettre des observations, des positions, des propositions	Délégations	25 novembre 2017	
36	Revenir sur la question à la prochaine session (ordre du jour)	Secrétariat	11 novembre 2017	
48	Établissement du projet de texte complet	Rédacteurs	25 novembre 2017	
	Soumettre le document informel WP. 30 (2017) n° 17 en tant que document officiel	Secrétariat	25 novembre 2017	
	Rendre compte des conclusions du WP.30 au SC.2	Secrétariat	27-29 novembre 2017	
51	Assurer la liaison avec l'AIT/FIA sur les activités de suivi éventuelles	Secrétariat	En cours	