



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

#### 154<sup>e</sup> session

Genève, 4-7 février 2020

## Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 154<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. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	3	3
IV. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	4-9	3
A. Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière .....	4	3
B. Mise en concordance des activités du Groupe de travail avec la stratégie du Comité des transports intérieurs.....	5-9	3
V. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 4 de l'ordre du jour)..	10-33	8
A. État de la Convention.....	10	8
B. Révision de la Convention.....	11 - 21	8
1. Propositions d'amendements à la Convention.....	11 - 14	8
2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR.....	15-21	9
a) Projets pilotes eTIR.....	15-17	9
b) Activités du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR ...	18-20	10
c) Transformation du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR en un groupe d'experts officiel .....	21	10



C.	Application de la Convention .....	22–33	10
1.	Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention.....	22	10
2.	Systèmes d'échange informatisé de données TIR .....	23	10
3.	Règlement des demandes de paiement .....	24	10
4.	Questions diverses .....	25–33	11
a)	Difficultés rencontrées dans le cadre de l'application de la Convention dans la République du Bélarus .....	25–28	11
b)	Baisse des ventes de carnets TIR .....	29-32	11
c)	Autres questions .....	33	12
VI.	Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (point 5 de l'ordre du jour) .....	34	12
VII.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) .....	35–38	13
A.	État des Conventions .....	35	13
B.	Difficultés rencontrées dans le cadre de l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie .....	36 -38	13
VIII.	Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour) .....	39	13
IX.	Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour) .....	40–48	14
A.	Union européenne .....	40	14
B.	Organisation de coopération économique .....	41–46	14
C.	Union économique eurasiatique.....	47	15
D.	Organisation mondiale des douanes.....	48	15
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	49–51	15
A.	Liste des décisions .....	49	15
B.	Dates des sessions suivantes .....	50	15
C.	Restrictions concernant la distribution des documents .....	51	15
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	52	15
Annexe			
	Liste des décisions prises à la 154 <sup>e</sup> session du Groupe de travail .....		16

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 154<sup>e</sup> session du 4 au 7 février 2020, à Genève. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient aussi présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation de coopération économique (OCE) et Commission économique eurasiennne. 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.30/307).

## **III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)**

3. Conformément au règlement intérieur de la Commission et selon l'usage, le WP.30 a élu M. R. Kristiansson (Suède) Président et M. O. Fedorov (Ukraine) Vice-Président pour ses sessions de 2020. Dans sa déclaration liminaire, M. Kristiansson a indiqué au Groupe de travail que 2020 était la dernière année au cours de laquelle il pourrait exercer la présidence, compte tenu de son prochain départ à la retraite en 2021. Le secrétariat a invité les délégations à rechercher activement des candidats à la présidence et à la vice-présidence du WP.30 à partir de 2021.

## **IV. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Recommandations du Comité des transports intérieurs concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière**

4. Le secrétariat a annoncé au WP.30 que les résultats de l'enquête menée auprès des points de contact douaniers TIR, avec copie aux représentants du WP.30, afin de recueillir leurs données d'expérience à l'échelon national en ce qui concerne les activités liées aux douanes dans le domaine de la sécurité routière, figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2019/7/Rev.1, avaient été présentés au titre des informations communiquées au Comité des transports intérieurs (CTI) sur les activités de franchissement des frontières (voir ECE/TRANS/293/Add.1, point III 4 k de l'ordre du jour et ECE/TRANS/2020/14, par. 28).

### **B. Mise en concordance des activités du Groupe de travail avec la stratégie du Comité des transports intérieurs**

5. Le secrétariat a informé le WP.30 que le document ECE/TRANS/WP.30/2019/8 et son Corr. 1, contenant une liste des tâches que le Groupe de travail devrait entreprendre dans les années à venir en plus de ses travaux ordinaires pour appuyer la mise en œuvre de la stratégie du CTI, avait été présenté dans le cadre des informations communiquées au CTI sur les activités relatives au franchissement des frontières (voir ECE/TRANS/293/Add.1, point III 4 k) de l'ordre du jour et ECE/TRANS/2020/14, par. 29).

6. Le Groupe de travail ayant été chargé d'envisager les modifications à apporter aux instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux, le secrétariat a élaboré le document ECE/TRANS/WP.30/2020/1, résumant l'objet principal des 17 instruments juridiques administrés par le Groupe de travail, passant en revue les dispositions finales desdits instruments et proposant des amendements s'il y avait lieu.

7. La délégation de l'Union européenne a annoncé au Groupe de travail qu'elle avait entamé l'examen de ce document exhaustif, mais qu'il lui fallait plus de temps pour recueillir et analyser les informations communiquées par les États membres. La délégation ukrainienne a invité le Groupe de travail à inclure d'autres instruments dans son évaluation de la pertinence des différents instruments juridiques relevant de sa compétence, tels que l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, ainsi que plusieurs instruments juridiques de l'Organisation mondiale des douanes, tels que la Convention de Kyoto révisée et diverses conventions d'importation temporaire.

8. Le groupe de travail a décidé de passer en revue chacun des 17 instruments juridiques afin de procéder à une première évaluation.

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

L'objectif de la Convention est de faciliter le développement du tourisme international. La Convention fournit aux touristes et aux autorités douanières des conditions harmonisées précises pour l'importation temporaire par les touristes d'effets personnels et d'autres marchandises, ainsi que des quantités maximales admissibles harmonisées de ces marchandises, qui peuvent être importées en franchise de droits et taxes.

Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait déjà décidé en 2006 de ne pas examiner ou modifier cette Convention, sauf demande expresse d'une partie contractante. En l'absence d'une telle demande, le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner cette Convention dans le cadre du présent exercice.

b) 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

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

Le Groupe de travail a estimé que, compte tenu du caractère obsolète des sujets traités par le Protocole, il n'y avait pas lieu d'examiner celui-ci dans le cadre du présent exercice.

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

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

Le représentant de l'AIT/FIA, qui administre cette Convention, a indiqué au Groupe de travail que cette Convention, ainsi que celle de 1956, continuait d'étendre sa portée géographique et suscitait encore beaucoup d'intérêt. En outre, les deux Conventions sont actuellement en cours de révision, dans la perspective d'une utilisation informatisée du Carnet de Passage en Douane (CPD). Sur la base de ces informations, le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner cette Convention dans le cadre du présent exercice.

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

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

Le Groupe de travail a établi que cette Convention avait été remplacée par la Convention TIR de 1975, qui a instauré la possibilité d'appliquer le système TIR aux transports multimodaux. Étant donné que cette Convention ne s'applique qu'au Japon, qui n'a pas (encore) adhéré à la Convention TIR de 1975 et où le système TIR n'est même pas actif, le Groupe de travail a estimé qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre l'examen de cette Convention dans le cadre de l'exercice actuel.

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

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

Étant donné que la Convention TIR de 1975 est appliquée dans le monde entier et qu'elle est sans cesse réexaminée, par le Groupe de travail tout comme par le Comité de gestion TIR, le Groupe de travail a estimé qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre son examen dans le cadre de l'exercice actuel.

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

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

Le représentant de l'AIT/FIA a indiqué au Groupe de travail que cette Convention portait également sur le Carnet de passage en douane et qu'elle continuait d'être appliquée dans des pays d'Asie du Sud-Est, comme par exemple en Indonésie, qui n'était pourtant pas Partie contractante à la Convention.

Le Groupe de travail a estimé que cette Convention avait une utilité limitée, car elle avait été largement supplantée par la législation de l'Union européenne. Il a décidé de reprendre l'examen de la pertinence de cet instrument juridique à sa prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations.

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

Le représentant de l'AIT/FIA, qui administre cette Convention, a indiqué au Groupe de travail que cette Convention, de même que celle de 1954, continuait d'étendre sa portée géographique et suscitait encore beaucoup d'intérêt. En outre, les deux Conventions sont actuellement en cours de révision, dans la perspective de l'utilisation informatisée du Carnet de Passage en Douane. Sur la base de ces informations, le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner cette Convention dans le cadre du présent exercice.

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

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

Le Groupe de travail a rappelé qu'entre 2008 et 2013, il avait longuement débattu du manque d'efficacité de cette Convention et du fait que, en raison de l'absence de clauses d'amendement, il n'était pas vraiment possible de la modifier. Dans le même temps, aucune de ses Parties contractantes n'était favorable à l'abrogation de la Convention, car elle était considérée comme servant toujours de base à la législation actuelle. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas nécessaire de poursuivre l'examen de la Convention dans le cadre de l'exercice actuel.

- i) Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, du 10 janvier 1952

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

Le Groupe de travail a estimé que, tout comme pour la Convention de 1952 sur le transport de voyageurs par voie ferrée, promouvoir cette Convention ou l'adapter aux exigences techniques et logistiques modernes n'avait pas beaucoup d'intérêt. Le Groupe de travail a donc décidé de ne pas examiner cette Convention dans le cadre du présent exercice.

- j) Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, du 15 janvier 1958

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

La délégation de l'Union européenne a indiqué au Groupe de travail que cette Convention ne semblait plus répondre à aucun besoin pratique et qu'elle avait été remplacée par des arrangements contractuels entre les compagnies ferroviaires. Il semble que le concept de Wagons EUROP n'existe plus en tant que tel. La délégation a suggéré au secrétariat de solliciter l'avis de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la pertinence de cet instrument juridique à sa prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations.

- k) Convention douanière relative aux conteneurs du 18 mai 1956

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

Le Groupe de travail a rappelé que l'article 20 de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 abrogeait et remplaçait la Convention de 1956. Dans le même temps, il a fait remarquer que 26 pays, parties contractantes à la Convention de 1956, n'avaient (toujours) pas adhéré à la Convention de 1972. Cela peut s'expliquer par le fait que, bien qu'ayant une structure légèrement différente, les deux Conventions ont le même objet, et que les parties contractantes à la Convention de 1956 estiment donc que remplacer celle-ci par la Convention de 1972 n'apportera rien de plus. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la pertinence de cet instrument juridique à sa prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations. Les délégations ont notamment été invitées à préciser les raisons, le cas échéant, pour lesquelles leur pays, Partie contractante à la Convention de 1956, n'avait (toujours) pas adhéré à la Convention de 1972.

- l) Convention douanière relative aux conteneurs, du 2 décembre 1972

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

La Convention sur les conteneurs de 1972 remplace celle de 1956 pour 18 pays : Algérie, Australie, Autriche, Bulgarie, Canada, Cuba, Espagne, États-Unis, Finlande, Hongrie, Monténégro, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse, Trinité-et-Tobago et Tchéquie.

Au vu de ce qui précède, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la pertinence de cet instrument juridique à sa prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations.

- m) Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux, du 9 décembre 1960

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

Le Groupe de travail a constaté que cette Convention avait une application limitée. Le représentant de la Suède a indiqué au Groupe de travail qu'avant l'adhésion de la

Suède à l'Union européenne, la Convention était largement utilisée, mais qu'elle était maintenant remplacée par la législation de l'Union européenne. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la pertinence de cet instrument juridique à sa prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations.

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

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

Le Groupe de travail a estimé que, bien que la Convention soit largement appliquée, des critiques ont été formulées à maintes reprises, entre autres en raison de sa structure répétitive et de l'absence de dispositions relatives aux technologies de l'information et des communications. Par conséquent, le Groupe de travail a invité le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) à sa douzième session (février 2020) à formuler des idées préliminaires ou des observations sur la manière dont la Convention pourrait être améliorée et sur la nature des améliorations à apporter.

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

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

Le Groupe de travail a constaté que, depuis son entrée en vigueur, cette Convention n'avait pas suscité beaucoup d'intérêt. Jusqu'à présent, aucune session de son Comité de gestion (AC.4) n'a été organisée, en dépit de ce que prévoit son article 19. La délégation ukrainienne a recommandé au secrétariat de se mettre en rapport avec le Bureau international des conteneurs (BIC) et avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) afin d'obtenir plus d'informations sur la pertinence de cette Convention.

p) Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, du 9 février 2006

L'objectif de cette Convention est de simplifier les formalités administratives en transport international ferroviaire en vue notamment de réduire les contrôles aux frontières, en utilisant la lettre de voiture SMGS comme document douanier<sup>1</sup>.

Le Groupe de travail a constaté que cette Convention, dont l'élaboration, à la demande du Comité des transports intérieurs, a duré plus de dix ans, n'avait pas suscité beaucoup d'attention de la part des pays et ne comptait toujours aucune Partie contractante. La délégation ukrainienne a conseillé au secrétariat d'étudier avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) l'utilisation qui est faite actuellement de la lettre de voiture combinée CIM<sup>2</sup>-SMGS, sur la base d'autres instruments juridiques.

q) Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, du 19 février 2019

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

<sup>1</sup> SMGS signifie « Accord sur le transport international ferroviaire de marchandises » du 1<sup>er</sup> novembre 1951.

<sup>2</sup> CIM : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

Le Groupe de travail a constaté que cette Convention n'avait à ce jour qu'un seul signataire, le Tchad, alors que son entrée en vigueur nécessite au moins cinq Parties contractantes.

9. En conclusion, le Groupe de travail avait invité les délégations à s'enquérir au niveau national du degré d'application des instruments juridiques auxquels leur pays était Partie contractante et à partager leurs expériences à sa session suivante, à laquelle il poursuivrait l'examen du document ECE/TRANS/WP.30/2020/1.

## **V. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. État de la Convention**

10. Le Groupe de travail a été informé que l'état de la Convention et le nombre de Parties contractantes n'avaient pas changé depuis la dernière session (octobre 2019). La Convention TIR compte ainsi 76 Parties contractantes. Toutefois, depuis que le système TIR est entré en vigueur pour le Royaume d'Arabie saoudite, le 23 janvier 2020, il est possible de réaliser des opérations TIR avec 63 pays. On trouvera sur le site Web de la Convention des renseignements plus détaillés sur cette question, ainsi que sur les notifications dépositaires<sup>3</sup>.

### **B. Révision de la Convention**

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

11. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente, il a noté qu'aucune proposition d'amendement ne lui avait été soumise pour examen (ECE/TRANS/WP.30/306, par. 7).

12. Comme suite à l'adoption, à la soixante et onzième session (octobre 2019) du Comité de gestion TIR de 1975 (AC.2), de propositions tendant à faire passer de quatre à huit le nombre de lieux de chargement et de déchargement autorisés aux termes de l'article 18 de la Convention, le Groupe de travail a examiné le document informel WP.30 (2020) n° 1 et son Add.1, soumis par l'Union internationale des transports routiers (IRU), dans lequel il est suggéré de porter à huit le nombre maximal de bureaux de douane prévus par le carnet TIR.

13. Le Groupe de travail a noté les modifications apportées aux cases 2, 8, 12, 16 et 17 afin de tenir compte de l'augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement, passé de quatre à huit au maximum. Il a pris note des propositions visant à harmoniser les cases 2 et 16 en ajoutant des renvois aux lettres a à g. Les délégations ont en outre estimé que, du fait de la restructuration du formulaire, les cases 8 et 17 étaient devenues trop petites pour être utilisables. La formule-cadre des Nations Unies a été mentionnée comme outil envisageable pour améliorer la présentation du formulaire. La délégation de l'IRU a informé le Groupe de travail que, selon son expérience, l'espace réduit dans les cases 16 et 17 n'empêchait pas d'avoir un cachet bien lisible ainsi qu'un tampon aisément identifiable, malgré leur superposition. L'IRU a été invitée à revoir le formulaire en tenant compte des observations faites et, dans la mesure du possible, à fournir un exemple réaliste de superposition entre le cachet et le tampon dans les cases 16 et 17. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

14. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rappelé que, dans le passé, il avait étudié la question de l'introduction d'une plus grande souplesse dans le système de garantie, sans jamais aller jusqu'au bout de sa réflexion. Dans ce contexte, le Groupe de travail a pris note du document informel WP.30 (2020) n° 6 de l'IRU, qui contient une carte et un tableau montrant les différents niveaux de garantie appliqués actuellement (50 000 dollars É.-U., 60 000 euros et 100 000 euros). Il a chargé le secrétariat d'établir, pour examen

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

à la prochaine session, un document résumant succinctement ses échanges de vues sur la question. La délégation de la Fédération de Russie a demandé au secrétariat d'inclure dans ce document ses propositions visant à mettre en place une couverture de garantie complète et de faire référence également à la recommandation n° 3 formulée dans le rapport d'audit du Bureau des services de contrôle interne (BSCI). En réponse à une observation de la délégation de l'Union européenne selon laquelle le montant de garantie pour les États membres de l'Union était désormais de 100 000 euros, l'IRU a informé le Groupe de travail qu'actuellement les accords nationaux entre les autorités compétentes nationales et les associations nationales n'avaient pas tous été mis à jour en conséquence. La délégation de la Grèce a confirmé qu'effectivement, en raison de certaines questions en suspens liées aux vérifications des comptes de l'association nationale, cela n'avait pas encore été le cas. La délégation de l'Union européenne a fait remarquer que, s'agissant d'autres États membres (Chypre, Irlande, Malte et Portugal), cette situation s'expliquait par le fait que lesdits États n'avaient pas utilisé de carnets TIR depuis plusieurs années.

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

### *a) Projets pilotes eTIR*

15. Le Groupe de travail a noté qu'à ce jour, dans le cadre du projet eTIR entre l'Azerbaïdjan et l'Iran (République islamique d'), un seul transport avait eu lieu, principalement en raison du fait que, dans le cas des transports entre ces deux pays, d'autres procédures de facilitation du transit existent en Azerbaïdjan. Le Groupe de travail s'est félicité des efforts accomplis pour faire participer la Géorgie à ce projet et a noté qu'une réunion tripartite était prévue les 26 et 27 février 2020 à Bilasuvar (Azerbaïdjan) en vue d'achever la mise au point d'un plan d'action pour la mise en place d'un corridor eTIR entre les trois pays. Le Groupe de travail a également noté que les parties prenantes du projet eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie se réuniraient le 4 février 2020 pour examiner la question de l'extension du projet à tous les bureaux de douane et tous les titulaires de carnets TIR des deux pays.

16. Le Groupe de travail a en outre noté que le Comité d'État des douanes de l'Ouzbékistan s'employait à introduire dans ses systèmes informatiques des fonctions requises pour le lancement de projets eTIR. L'Ouzbékistan a fait part de son intérêt pour le lancement de projets pilotes avec la Chine et le Kazakhstan, ainsi qu'avec d'autres pays voisins, et a dit qu'il prévoyait de lancer un projet pilote eTIR avant la fin de 2020.

17. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les informations du secrétariat sur les faits nouveaux concernant le système international eTIR. Il a noté que le secrétariat avait achevé la mise en application de tous les messages de la version 4.1 des spécifications eTIR et avait mis au point un système non régressif pour s'assurer de la bonne fiabilité du logiciel. Le Groupe de travail a également été informé d'autres progrès réalisés, à savoir : la clarification de plusieurs éléments des spécifications eTIR, l'examen de la base de données eTIR et les mesures prises afin de trouver un nouveau site d'hébergement pour le système interne eTIR et la Banque de données internationale TIR. Enfin, le Groupe de travail a été informé des prochaines priorités du secrétariat, à savoir : l'application des modifications découlant de la mise en œuvre de la dernière version des spécifications eTIR, et la production de la documentation dont les autorités douanières ont besoin pour connecter leurs systèmes informatiques au système international eTIR.

### *b) Activités du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR*

18. Le Groupe de travail a approuvé le rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) sur sa trentième session, tenue à Budapest les 18 et 19 septembre 2019, à l'aimable invitation des autorités douanières hongroises, tel que présenté dans le document ECE/TRANS/WP.30/2020/2. Le Groupe de travail a pris note en particulier des résultats définitifs de l'enquête du GE.1 sur la connexion au système international eTIR et sur la clause de retrait de l'annexe 11 (voir l'annexe III du document ECE/TRANS/WP.30/2020/2).

19. Le Groupe de travail a noté que la trente et unième session du GE.1 se tiendrait les 10 et 11 mars 2020 à Genève. Il a noté en outre que la réunion porterait sur : 1) plusieurs propositions d'amendements à prendre en compte éventuellement dans la version 4.3 des spécifications eTIR ; 2) l'examen de l'introduction du concept de tierce partie de confiance, tel qu'il est proposé par la Fédération de Russie ; et 3) l'examen d'une liste de questions, établie par la Commission européenne, portant sur l'application de diverses dispositions de la Convention TIR aux transports TIR effectués conformément à la procédure eTIR, accompagnée de propositions de réponses.

20. Le Groupe de travail a décidé d'ouvrir la liste de questions ci-dessus, afin que d'autres administrations douanières et associations nationales puissent y ajouter leurs propres questions relatives à l'application de diverses dispositions de la Convention TIR (y compris celles de l'annexe 11) aux transports TIR effectués conformément à la procédure eTIR. Il a prié le secrétariat d'inviter, par courrier électronique, les points de contact TIR des douanes et des associations, ainsi que les points de contact eTIR, à lui envoyer leurs questions, et de publier celles-ci dans des documents à soumettre au GE.1 ou au Groupe de travail (selon la nature des questions), avec des propositions de réponses. De plus, afin de s'assurer de la participation de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, le Groupe de travail a demandé que, tant que le GE.1 resterait un groupe de travail informel utilisant l'anglais uniquement, toutes les questions et réponses soient publiées dans des documents officiels destinés au Groupe de travail, ce qui permettrait de les faire traduire dans toutes les langues de travail de la CEE. Enfin, le Groupe de travail a proposé de publier la liste des questions, ainsi que les réponses, sur une nouvelle page du site Web eTIR prévue à cet effet.

c) *Transformation du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR en un groupe d'experts officiel*

21. Le secrétariat a informé le WP.30 que la demande de prolongation du mandat du GE.1 jusqu'en 2020, ainsi que la demande d'approbation de la transformation du GE.1 en un groupe d'experts officiel, avaient été inscrites à l'ordre du jour de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (voir ECE/TRANS/293/Add.1, point 4 k) de l'ordre du jour).

## C. Application de la Convention

### 1. Faits nouveaux relatifs à l'application de la Convention

22. 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

23. L'IRU a communiqué au Groupe de travail les données statistiques les plus récentes sur la manière dont les Parties contractantes mettaient en œuvre le système de contrôle SafeTIR pour les carnets TIR (voir le document informel WP.30 (2020) n° 2). La délégation de la Belgique a informé le Groupe de travail qu'il avait été remédié aux longs délais de transmission et de mise en concordance précédemment signalés, lesquels étaient dus à un bogue du système informatique national, et que l'IRU avait confirmé qu'elle recevait à nouveau les données dans des délais normaux.

### 3. Règlement des demandes de paiement

24. L'IRU a informé le Groupe de travail de la situation actuelle concernant le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales (document informel WP.30 (2020) n° 5).

#### 4. Questions diverses

##### a) *Difficultés rencontrées dans le cadre de l'application de la Convention dans la République du Bélarus*

25. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné, à sa 153<sup>e</sup> session (octobre 2019), le document ECE/TRANS/WP.30/2019/11, dans lequel figure une lettre de l'Association nationale des transporteurs routiers de Lituanie (LINA) faisant état de ce que le paiement des services électroniques était devenu obligatoire au Bélarus.

26. Le secrétariat a informé le WP.30 qu'il avait transmis l'extrait visé du rapport du Groupe de travail au Comité national des douanes de la République du Bélarus le 22 novembre 2019. Dans leur lettre de réponse (contenue dans le document informel WP.30 (2020) n° 4), les douanes du Bélarus avaient expliqué les raisons pour lesquelles les renseignements anticipés devaient être soumis aux douanes par l'intermédiaire d'une plateforme unique payante. Dans ce contexte, les douanes du Bélarus avaient annoncé à l'IRU, en février 2018, que l'application TIR-EPD de l'Union devait être actualisée pour ne pas être bloquée par la plateforme unique. Les douanes du Bélarus avaient en outre dit au Groupe de travail que des travaux avaient été engagés pour rendre la plateforme unique accessible aux non-résidents. Enfin, les douanes du Bélarus n'étaient pas d'accord avec l'affirmation selon laquelle la facturation de la soumission par voie électronique des renseignements anticipés constituait une violation de l'article 46, car cette démarche n'était pas régie par les dispositions de la Convention TIR.

27. La première réaction du représentant de l'association nationale lituanienne a été de confirmer que rien n'avait changé depuis la précédente session du Groupe de travail. Malgré plusieurs demandes de rencontrer une délégation des douanes bélarussiennes, cette rencontre n'avait pas encore eu lieu. Le représentant de l'association nationale allemande a déclaré que la pratique en vigueur au Bélarus jouait un rôle important dans la récente baisse des ventes de carnets TIR, et qu'elle avait même entraîné la faillite de certains opérateurs TIR. La délégation de l'Union européenne a déclaré que, même si les faits en question ne violaient pas la lettre de l'article 46, il était certainement contraire à l'esprit de la Convention TIR que des pays exigent le paiement de droits pour des services douaniers réguliers et obligatoires. Elle a demandé aux autorités du Bélarus de faire en sorte d'éviter que les utilisateurs étrangers ne soient pas soumis à des tarifs supplémentaires, qui pourraient être considérés comme une discrimination non conforme au principe de la liberté de transit consacré par l'Organisation mondiale du commerce. La délégation de la Fédération de Russie a exhorté le Groupe de travail à ne pas traiter cette question de manière isolée, comme s'il s'agissait d'un acte des autorités du Bélarus hostile à la Convention TIR, mais comme un problème touchant au transport international au sens large. La délégation de l'Ouzbékistan a également fait remarquer que l'introduction de droits était contraire à l'esprit de la Convention et pourrait conduire à une application non transparente de celle-ci.

28. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de transmettre ses conclusions aux autorités bélarussiennes, tout en invitant son président (ou son vice-président) à porter cette question à l'attention du Comité des transports intérieurs lorsqu'il lui rendrait compte des faits nouveaux intervenus dans le domaine de la facilitation du passage des frontières.

##### b) *Baisse des ventes de carnets TIR*

29. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a été informé que l'AC.2, à sa soixante et onzième session (octobre 2019), avait pris note du fait que le secrétariat avait réalisé une étude sur les raisons de la baisse des ventes de carnets TIR. L'IRU a demandé au secrétariat de faire part des résultats de cette étude au WP.30, qui comptait également en son sein des représentants du secteur des transports. Le Comité est convenu que l'étude serait soumise au WP.30 dans un premier temps (ECE/TRANS/WP.30/ AC.2/145, par. 76 et 77).

30. Cela étant, le WP.30 a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2020/3 et du document informel WP.30 (2020) n° 3 soumis par l'Association des transporteurs routiers internationaux du Kirghizistan (AIRTO-KR).

31. La première réaction du représentant de la délégation de la Fédération de Russie a été d'approuver cette étude, tout en précisant que des travaux supplémentaires étaient

nécessaires. En particulier, en ce qui concerne l'analyse SWOT<sup>4</sup>, la Fédération de Russie a rappelé que des déclarations répétées avaient été faites sur le manque de concurrence, de souplesse et de transparence du système de garantie, qui méritait d'être étudié plus avant, en ayant également à l'esprit la recommandation n° 3 issue de l'audit du BSCI, ainsi que l'invitation à étudier la mise en place, par les institutions financières nationales, d'un système de garantie décentralisé. Selon la délégation de l'Union européenne, les principales raisons de la baisse des ventes étaient à rechercher dans la récente crise du système TIR (2013-2016), dans l'extension du régime de transit commun et dans le fait que ce dernier repose sur une procédure entièrement électronique moderne et bien établie depuis plus de dix ans. Ce régime est très simplifié par rapport au système TIR, avec l'instauration d'expéditeurs et des destinataires agréés et d'un système de garantie souple offrant même la possibilité d'une dispense de garantie. En ce qui concerne le plan d'action proposé, l'Union européenne y reviendra ultérieurement. La délégation de l'Union européenne reviendra plus tard sur le plan d'action proposé. La délégation de la Turquie a exprimé sa reconnaissance pour les efforts déployés afin de mener cette étude à bien, mais a estimé qu'il y avait encore beaucoup à faire, et qu'il fallait préciser que la principale raison de la baisse des ventes de carnets TIR en Turquie était due à l'adoption par la Turquie du Nouveau système de transit informatisé.

32. Pour conclure ce débat en ce qui concerne la présente session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de diffuser l'étude auprès des points de contact TIR des douanes et des associations, en sollicitant leur avis au plus tard le 30 mars 2020. Sur proposition du secrétariat, les résultats et les prolongements de l'étude feraient donc dans un premier temps l'objet d'un examen approfondi de la Commission de contrôle TIR avant que ce sujet soit à nouveau mis à l'ordre du jour du WP.30, de l'AC.2 ou des deux.

*c) Autres questions*

33. Le Groupe de travail n'a examiné aucun autre problème ou aucune autre difficulté qu'auraient pu rencontrer les autorités douanières, les associations nationales, les assureurs internationaux ou l'IRU dans le cadre de l'application de la Convention.

## **VI. Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (point 5 de l'ordre du jour)**

### **État de la Convention**

34. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 153<sup>e</sup> session (octobre 2019), le secrétariat l'avait informé qu'à la cérémonie annuelle des traités, dont l'édition 2019 s'était tenue le 27 septembre à l'occasion de la soixante-quatorzième session de l'Assemblée générale des Nations Unies, à New York, le Tchad avait signé la Convention. La délégation de la Fédération de Russie a annoncé au Groupe de travail qu'au niveau national toutes les procédures requises en vue de l'adhésion avaient été menées à bien et que l'adhésion était attendue dans le courant de l'année 2020. Rappelant l'importance de cette nouvelle convention pour le développement du trafic ferroviaire international de voyageurs, elle a invité tous les pays à y adhérer. On trouvera sur le site Web de la Convention TIR des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Points forts, points faibles, possibilités et risques

<sup>5</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html).

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

### **A. État des Conventions**

35. Le Groupe de travail a été informé que, depuis sa session précédente, aucun changement n'avait été enregistré s'agissant de l'état des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956), et que celles-ci comptaient actuellement 80 et 26 Parties contractantes, respectivement. On trouvera sur le site Web de la Convention TIR des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires<sup>6</sup>.

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

36. Le Groupe de travail a rappelé les difficultés que rencontraient encore l'Égypte et la Jordanie pour appliquer la Convention de 1954, lesdites difficultés étant liées en particulier au fait que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures définis dans la Convention. Le représentant de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) a dit au Groupe de travail que les relations avec les autorités égyptiennes et jordaniennes s'étaient améliorées au cours des derniers mois, ce qui permettait d'être optimiste quant à la possibilité de trouver des solutions dans un avenir proche. Le Groupe de travail a décidé de retirer ce point de son ordre du jour, jusqu'à toute nouvelle demande de l'Égypte, de la Jordanie ou de l'AIT/FIA.

37. Le secrétariat a fait part au Groupe de travail de sa participation à un séminaire organisé conjointement par la FIA et par l'Automobile and Touring Club of Egypt (ATCE), intitulé « The Istanbul Convention and the United Nations transport conventions affecting customs » (« La Convention d'Istanbul et les conventions des Nations Unies relatives aux transports ayant une incidence sur les questions douanières »), qui s'était tenu le 3 novembre 2019 au Caire. Cet atelier avait suscité un grand intérêt, notamment pour la Convention TIR, de la part des pays de cette région. Diverses délégations ont demandé que l'article 64 de la Convention soit modifié de telle façon que la version en langue arabe soit également considérée comme texte faisant foi.

38. Sous ce point de l'ordre du jour, le secrétariat de l'AIT/FIA a présenté son projet de lancement d'une version électronique du carnet de passage en douane (e-CPD). Cette présentation peut être consultée sur le site Web de la CEE.

## **VIII. Introduction de nouvelles technologies dans les domaines du rail, de la route, de la mobilité routière, de la navigation intérieure, de la logistique et du transport intermodal jusqu'en 2030 (point 7 de l'ordre du jour)**

39. Au titre de ce point permanent de l'ordre du jour, les délégations ont été invitées à proposer, à toute session à venir, des avancées techniques qui pourraient être introduites ou s'appliquer dans le cadre des instruments juridiques administrés par le Groupe de travail, ce dernier étant chargé de contribuer à la stratégie du CTI jusqu'en 2030.

<sup>6</sup> Ibid.

## **IX. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Union européenne**

40. La délégation de l'Union européenne a annoncé au Groupe de travail que, en raison du Brexit, l'Union européenne compte désormais 27 États membres. Pendant la période transitoire (jusqu'au 31 décembre 2020), la réglementation douanière et les procédures de transit actuelles, y compris la Convention relative à un régime de transit commun et la Convention TIR, restent pleinement applicables, comme si le Royaume-Uni était toujours un État membre de l'Union européenne.

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

41. L'Organisation de coopération économique (OCE) a rendu compte de ses dernières activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail.

42. Comme il a été indiqué à la précédente session du Groupe de travail, les principales conclusions d'une étude de terrain, menée en collaboration avec l'IRU, sur les couloirs routiers Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI) et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran (KTAI), avaient été approuvées par le Groupe de travail de haut niveau à Téhéran en novembre 2019. Le Groupe de travail de haut niveau a également adopté un plan d'action pour examiner les lacunes manifestes d'ordre matériel et non matériel dans les pays se trouvant sur l'itinéraire.

43. L'étude de terrain avait également révélé que les régimes de visa existants constituaient un important facteur de limitation de la croissance des transports dans la région. Un « système pilote de visa » pour les couloirs ITI et KTAI a été présenté au Groupe de travail de haut niveau pour remédier à ce problème. Le mécanisme proposé vise à offrir aux conducteurs professionnels d'autres mesures de facilitation du transport le long des deux couloirs, grâce au mécanisme suivant :

a) Le ministère des affaires étrangères de chaque pays est chargé de délivrer un visa annuel à entrées multiples aux conducteurs professionnels ;

b) Chaque ministère des transports communique la liste des conducteurs professionnels aux ministères des affaires étrangères des autres pays du couloir, par l'intermédiaire du secrétariat de l'OCE. La liste sera limitée dans un premier temps à 30 conducteurs par pays au maximum ;

c) Pour s'assurer que les conducteurs travaillent pour des entreprises de transport internationales agréées TIR, la liste sera transmise par les associations TIR nationales de chaque pays du couloir au ministère national des transports ;

d) Le secrétariat de l'OCE communiquera la liste des conducteurs aux ministères des affaires étrangères de tous les pays du couloir, en leur demandant de leur délivrer un visa annuel à titre prioritaire ;

e) Si un conducteur ne remplit pas les critères établis par la législation nationale d'un pays du couloir, celui-ci peut demander au secrétariat de l'OCE de désigner un autre conducteur ;

f) Les conducteurs feront leur demande de visa auprès des ambassades ou consulats concernés, qui délivreront en conséquence un visa annuel à entrées multiples.

44. Le WP.30 a exprimé son soutien à ce système ambitieux et a demandé à l'OCE de le tenir informé de son évolution, dans la perspective de son application aux Parties contractantes à la Convention TIR ou dans le cadre de la Convention TIR si sa mise en œuvre est concluante.

45. L'OCE a exprimé son intérêt pour organiser des ateliers sur l'eTIR et l'eCMR à l'intention de ses États membres, ainsi qu'un séminaire national sur la Convention relative

au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) pour l'Afghanistan, probablement dans le courant de l'année 2020, en collaboration avec la CEE et la Banque islamique de développement.

46. L'OCE a également exprimé son intérêt à collaborer avec la CEE dans des domaines tels que : a) un projet pilote sur l'application du régime juridique unifié du transport ferroviaire le long des principaux axes de chemin de fer, comme la ligne Istanbul-Almaty ; b) l'Observatoire international des infrastructures de transport ; et c) des études conjointes sur les obstacles à la coopération en matière de transit dans la région de l'OCE.

### **C. Union économique eurasiatique**

47. Le secrétariat de l'Union économique eurasiatique (UEE) a indiqué au Groupe de travail que la composition de la Commission économique eurasiatique avait changé depuis le 1<sup>er</sup> février 2020, mais que, pour son prochain mandat de quatre ans, la numérisation et l'automatisation des procédures restaient l'une de ses priorités principales. Au sein de l'UEE, les douanes sont restées l'un des secteurs les plus à la pointe sur le plan technologique, notamment en ce qui concerne les documents électroniques. Pour accroître encore la numérisation, il a été décidé qu'aucune duplication des documents papier ne serait nécessaire si les informations correspondantes étaient disponibles dans les bases de données électroniques des services douaniers.

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

48. Comme l'Organisation mondiale des douanes n'était pas représentée à la session, aucune information n'a été reçue.

## **X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Liste des décisions**

49. Le Groupe de travail a examiné la liste des décisions sans formuler d'autres observations et a demandé au secrétariat de maintenir cette pratique. Ladite liste figure en annexe du présent rapport final.

### **B. Dates des sessions suivantes**

50. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 155<sup>e</sup> session du 9 juin (15 heures) au 12 juin 2020 (13 heures) en réservant le 11 juin 2020 pour les réunions relatives à l'eTIR et de tenir la 156<sup>e</sup> session du 12 au 16 octobre 2020.

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

51. 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 10 de l'ordre du jour)**

52. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 154<sup>e</sup> session sur la base d'un projet établi par le secrétariat. À cette occasion, les délégations francophones et russophones ont regretté que certaines parties du rapport ne soient pas disponibles dans les trois langues officielles et ont souligné qu'il importait de veiller à ce que le rapport soit disponible dans les trois langues de travail bien avant le début de la session suivante.

## Annexe

Liste des décisions prises à la 154<sup>e</sup> session du Groupe de travail

<i>Paragraphe du rapport final</i>	<i>Description succincte de la décision</i>	<i>Responsable</i>	<i>Délai</i>
3	Recherche de candidats à la (vice-)-présidence à partir de 2021	Délégations	
8	f) revenir sur la question à la prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations		Ordre du jour
	j) revenir sur la question à la prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations + le secrétariat doit contacter l'UIC et le CIT	Secrétariat	Ordre du jour
	k) revenir sur la question à la prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations		Ordre du jour
	l) revenir sur la question à la prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations		Ordre du jour
	m) revenir sur la question à la prochaine session, sur la base des informations communiquées par les délégations		Ordre du jour
	n) inviter l'AC.3	Secrétariat	Fait
	o) Le secrétariat doit contacter le BIC et l'OMD	Secrétariat	
	p) Le secrétariat doit contacter le SC.2 et le WP.24	Secrétariat	
13	Le Groupe de travail a demandé à l'IRU de revoir le formulaire du carnet TIR et de présenter un exemple	IRU	Dans les meilleurs délais
14	Élaborer un document résumant les échanges de vues qui ont eu lieu sur la souplesse du système de garantie	Secrétariat	31 mars 2020
18	Le Groupe de travail a approuvé le rapport de la trentième session du GE.1	Groupe de travail	
20	Diffuser auprès des points de contact une liste de questions sur l'eTIR et une liste ouverte à toutes les parties contractantes	Secrétariat	Dans les meilleurs délais et en cours
27 + 28	Transmettre les conclusions aux autorités biélorusses + le rapport au CTI	Secrétariat	Dans les meilleurs délais
28	Faire rapport au CTI	Vice-président du WP.30	CTI
32	Transmettre l'étude aux points de contact pour connaître leur point de vue	Secrétariat	Avant le 30 mars 2020
38	Afficher la présentation sur le eCPD sur le site Web du TIR	Secrétariat	Fait
44	Tenir le WP.30 informé	OCE	
	Préparer la 155 <sup>e</sup> session du 9 au 12 juin 2020		17 mars 2020 – ordre du jour 31 mars 2020 – documents