



Conseil économique et social

Distr. générale
23 juin 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

137^e session

Genève, 10-13 juin 2014

Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 137^e 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	3
IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	4	4
V. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	5-13	4
A. Union européenne.....	6	4
B. Organisation de coopération économique.....	7-9	4
C. EurAsEC.....	10-12	5
D. Organisation mondiale des douanes	13	6
VI. 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)	14-34	6
A. État de la Convention	14	6
B. Révision de la Convention.....	15-25	6
1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR	15-19	6

GE.14-06390 (F) 241014 261014



* 1 4 0 6 3 9 0 *

Merci de recycler



2.	Propositions d'amendements à la Convention: véhicules à bâches coulissantes.....	20	8
3.	Proposition d'amendements à la Convention TIR: utilisation du régime TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique ou à l'intérieur d'un pays.....	21–22	8
4.	Propositions d'amendements à la Convention: vérifications applicables aux organisations internationales habilitées	23–25	9
C.	Application de la Convention	26–34	10
1.	Application de la Convention dans la Fédération de Russie	26–30	10
2.	Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement.....	31	11
3.	Systèmes d'échange informatisé de données TIR.....	32	11
4.	Règlement des demandes de paiement.....	33	11
5.	Autres questions	34	11
VII.	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») (point 5 de l'ordre du jour).....	35–40	12
A.	État de la Convention	35	12
B.	Annexe 8 relative aux transports routiers	36–37	12
	Certificat international de pesée du véhicule	37	12
C.	Annexe 9 sur le passage des frontières par chemin de fer	38	12
D.	Mesure de l'efficacité en matière de passage de frontières dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation	39–40	12
VIII.	Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952 (point 6 de l'ordre du jour).....	41	13
IX.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 7 de l'ordre du jour).....	42	14
X.	Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour) ..	43–44	14
XI.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	45–46	14
A.	Dates des prochaines sessions	45	14
B.	Restrictions à la distribution des documents.....	46	14
XII.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)	47–48	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 137^e session du 10 au 13 juin 2014 à Genève. Y ont participé des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovénie, Suède, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient également présents. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient représentées: Organisation de coopération économique (OCE) et Commission économique eurasiennne. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées: Alliance internationale de tourisme et Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) 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.30/273).

III. Déclaration liminaire

3. Dans sa déclaration liminaire, la Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), M^{me} Eva Molnar, a mis en exergue, parmi les principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs à sa dernière session, celle de demander à tous ses organes subsidiaires d'inscrire à leur ordre du jour la question de la participation de pays non membres de la CEE aux délibérations portant sur les accords et conventions relatifs au transport international auxquels ces pays sont Parties contractantes. Cette question revêtait une importance particulière pour les accords mondiaux, tels ceux relatifs aux règlements concernant les véhicules ou au transport des marchandises dangereuses, ainsi que pour les conventions relatives au franchissement des frontières, comme la Convention TIR de 1975 et la Convention sur l'harmonisation de 1982. La Directrice a engagé le Groupe de travail à se pencher sur cette question car le Comité attendait un rapport de synthèse couvrant l'ensemble de ses organes subsidiaires pour examen à sa session de 2015, l'objectif étant de garantir l'égalité de droits et d'influence en matière de modification, d'actualisation et d'examen des instruments juridiques administrés par la CEE. En outre, elle a exprimé l'espoir que la question des limites territoriales à l'application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie serait résolue à la session en cours du Groupe de travail et à la session à venir du Comité de gestion TIR (AC.2). Elle a une nouvelle fois jugé souhaitable que l'application du régime TIR soit améliorée et devienne plus transparente et qu'une fois pleinement mis en œuvre, le système eTIR contribue à la réalisation de ces objectifs. Elle a aussi rappelé au Groupe de travail que le secrétariat venait de recevoir une série de propositions de modification de la Convention TIR soumises par le Gouvernement russe, qui méritaient d'être étudiées à l'échelon national en vue d'un examen approfondi à la prochaine session du WP.30 en octobre 2014. À cette fin, le secrétariat ferait publier les propositions en tant que document officiel dans les trois langues de la CEE. Enfin, M^{me} Molnar a instamment prié les participants d'accorder l'attention nécessaire à la Convention sur l'harmonisation et aux préparatifs de la session de son Comité de gestion en octobre 2014, en réfléchissant

particulièrement à la façon dont la Convention pourrait contribuer à la mise en œuvre de l'Accord-cadre sur le transport en transit approuvé à la neuvième conférence ministérielle sur le commerce mondial en décembre 2013.

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

4. Le Groupe de travail a pris note du fait que le secrétariat continuait de s'employer à mener des activités de renforcement des capacités. Il a noté qu'il était prévu d'organiser dans le courant de 2015, en coopération avec l'École des cadres pour la gestion des frontières de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) à Douchanbé, un séminaire régional TIR à l'intention notamment du personnel douanier de l'Afghanistan, du Pakistan et du Tadjikistan.

V. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a pris note des activités intéressant ses travaux, menées par différentes unions économiques ou douanières régionales, par d'autres organisations intergouvernementales ou non gouvernementales et par des pays.

A. Union européenne

6. La délégation de l'UE a informé le Groupe de travail des activités en cours en vue de l'entrée en vigueur du nouveau Code des douanes de l'Union (CDU) en mai 2016. Conformément au Traité de Lisbonne de 2009, il ne s'agissait pas d'élaborer seulement un acte d'exécution contenant les dispositions d'application du CDU mais aussi un acte de délégation décrivant les modalités d'attribution et d'exercice des compétences d'exécution de la Commission. Les préparatifs comprenaient aussi des activités importantes relatives à des projets informatiques en cours et à venir, qui seraient mis en œuvre progressivement entre mai 2016 et la fin de 2020. La planification, la budgétisation et la mise au point de projets aussi complexes nécessitaient des moyens humains et financiers énormes. Le Groupe de travail a également pris note des efforts faits en matière d'utilisation de documents de transport électroniques comme déclarations de transit douanier dans les transports aériens, ferroviaires et maritimes. À terme, les déclarations de transit pourraient être effectuées à l'aide des documents de transport électroniques. Enfin, le Groupe de travail a été informé des activités en cours visant à étendre l'application de la Convention relative à un régime de transit commun de 1987 à d'autres pays, en particulier les pays des Balkans. En l'état actuel des choses, la Serbie et l'ex-République yougoslave de Macédoine seraient sans doute en mesure d'adhérer à la Convention au plus tard à la mi-2015.

B. Organisation de coopération économique

7. Le Groupe de travail a été informé des activités pertinentes et des projets en cours de l'Organisation de coopération économique (OCE). Il a noté que, comme suite à la réactivation du régime TIR en Afghanistan en 2013, la Chambre de commerce et d'industrie afghane (ACCI), en tant qu'association habilitée à délivrer des carnets TIR et à se porter caution, avait organisé un atelier de sensibilisation au régime TIR le 30 avril 2014. Un autre atelier, auquel l'ACCI et d'autres associations nationales étaient invitées à

participer, aurait lieu les 18 et 19 juin 2014 à Douchanbé. Le Groupe de travail a aussi noté que le Pakistan avait entamé la dernière phase du processus d'adhésion à la Convention TIR et que, par conséquent, l'OCE prévoyait d'organiser des activités de renforcement des capacités pour les autorités compétentes et les utilisateurs potentiels de carnets TIR. Une troisième conférence régionale de l'OCE consacrée au régime TIR, qui devrait se tenir en 2014 à Téhéran mais dont la date restait encore à confirmer, était en cours de préparation en coopération avec l'IRU.

8. Concernant les couloirs de transport routier Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI) et Kirghizistan-Tadjikistan-Afghanistan-Iran (KTAI), le Groupe de travail a été informé que l'OCE préparait des études de faisabilité, dont le cahier des charges avait déjà été établi. Au vu de la demande croissante dans la région et à l'initiative de l'IRU, l'OCE prévoyait en outre d'organiser un atelier sur le thème «Sûreté et sécurité des transports» qui aurait lieu au Pakistan au second semestre de 2014 et auquel la CEE était cordialement invitée.

9. Le Groupe de travail a également été informé que, dans le domaine du transport ferroviaire, un groupe de travail de haut niveau sur les trains ITI avait réussi à réduire le temps de trajet entre Islamabad et Istanbul de quinze jours, tout en abaissant et en uniformisant les tarifs. À sa quatre-vingt-troisième session (Paris, décembre 2013), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avait approuvé la demande d'adhésion de l'Autorité ferroviaire afghane. De l'avis de l'OCE, cette mesure importante faciliterait l'acheminement des marchandises afghanes et permettrait à l'Autorité ferroviaire afghane d'élaborer les normes, règles et règlements nécessaires. Enfin, le Groupe de travail a noté que des négociations étaient en cours avec la Turquie pour l'organisation d'un atelier consacré à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), à la modernisation des postes frontières, à l'utilisation du tachygraphe numérique et au contrôle du poids et des dimensions en Turquie.

C. EurAsEC

10. Le Groupe de travail a été informé des récents projets et activités réalisés par la Commission économique eurasiennne. Il a pris note qu'en mai 2014 les dirigeants du Bélarus, de la Fédération de la Russie et du Kazakhstan avaient signé à Astana un traité portant création de l'Union économique eurasiennne (UEE), qui commencera à fonctionner le 1^{er} janvier 2015. L'Arménie pourrait se joindre à l'Union avant le 1^{er} juillet 2014, après avoir achevé les derniers préparatifs. En outre, le Bélarus, la Fédération de Russie et le Kazakhstan, ainsi que le Kirghizistan, ont signé une feuille de route en vue de l'adhésion du Kirghizistan à l'Union douanière du Bélarus, de la Fédération de Russie et du Kazakhstan – laissant ainsi présager son adhésion à l'UEE. Le Groupe de travail a également noté qu'un groupe d'experts avait été créé dans le cadre de l'Union douanière afin d'élaborer le code douanier de l'UEE. La version finale de ce code douanier devrait être terminée en juillet 2014.

11. Le Groupe de travail a été informé que la Commission économique eurasiennne prenait une part active à des activités de coopération internationale afin de promouvoir la vision de la communauté eurasiennne et d'inciter des partenaires clefs des régions Europe et Asie-Pacifique à participer aux processus d'intégration. Dans ce contexte, il a pris note d'un projet consistant à organiser une conférence internationale sur le thème «Efficacité et sécurité des chaînes d'approvisionnement de Lisbonne à Vladivostok» dans le cadre de l'exposition internationale «Interlogistika-2014» (8-11 septembre 2014, Moscou).

12. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la délégation ukrainienne a informé le Groupe de travail de la suspension temporaire des activités douanières de la Crimée, ainsi que de la fermeture de huit points de passage à la frontière orientale entre l'Ukraine et la Fédération de Russie.

D. Organisation mondiale des douanes

13. Comme aucun représentant de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ne participait à la session, le Groupe de travail n'a pas été informé d'activités récentes de cette organisation.

VI. 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

14. Le Groupe de travail a pris note qu'il n'y avait eu aucun changement dans l'état de la Convention pas plus que dans le nombre de Parties contractantes. La Convention TIR compte donc à ce jour 68 Parties contractantes (y compris l'Union européenne) et elle est en vigueur dans 58 pays. On trouvera sur le site Web TIR des renseignements plus détaillés sur ces questions ainsi que sur les diverses notifications dépositaires¹.

B. Révision de la Convention

1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Utilisation des nouvelles technologies

15. À la demande du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), le Groupe de travail a longuement examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/5. Il a noté en particulier que la communication de données de sûreté et de sécurité divergentes à chaque pays de passage pourrait représenter une difficulté supplémentaire pour les entreprises de transport lors d'opérations TIR (ou eTIR). Il a souligné que le principe d'une seule déclaration TIR dans le pays de départ devait être respecté et a décidé qu'il ne fallait pas modifier les mécanismes de déclaration mis au point dans le modèle de référence eTIR. Considérant que les prescriptions en matière de données de sûreté et de sécurité ont un fondement juridique qui leur est propre et compte tenu de la difficulté à se mettre d'accord sur des prescriptions communes, il a également décidé que ces prescriptions, même si elles étaient en rapport avec des transports TIR, devaient demeurer facultatives dans la déclaration eTIR normalisée. En conséquence, il a demandé au GE.1 de poursuivre l'élaboration d'une déclaration eTIR normalisée.

¹ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

16. Le Groupe de travail a également examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/6. Tout en reconnaissant qu'il était utile de préciser davantage le rôle et les responsabilités des points de contact eTIR, il s'est interrogé sur la formulation utilisée pour les troisième et quatrième alinéas du paragraphe 5 du document en question. Afin d'être en mesure d'entériner une version révisée du document à sa session suivante (dans toutes les langues de travail), il a demandé aux délégations de soumettre au secrétariat, pour le 11 juillet 2014 au plus tard, leurs propositions en vue d'améliorer le texte actuel. Entretemps, les délégations ont examiné la variante de texte ci-après proposée par le secrétariat:

- «Analyser les objectifs et les modalités de la mise en œuvre du projet eTIR à la lumière des stratégies nationales d'informatisation des procédures douanières, notamment de la procédure de transit.»;
- «Mieux faire connaître le projet eTIR sur le plan national (au sein de tous les organismes d'État et du secteur privé) et tout mettre en œuvre pour qu'il soit pris en considération dans les plans nationaux de mise en place et d'entretien des technologies de l'information et des communications à moyen et long terme.».

17. En outre, le Groupe de travail a pris note que le mandat du projet pilote entre l'Italie et la Turquie était sur le point d'être finalisé et serait signé en juillet 2014 par les directeurs des deux administrations douanières. Il a aussi pris note que, dans le cadre du projet intitulé «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration» financé par le Compte de l'ONU pour le développement, trois des cinq commissions régionales avaient achevé ou étaient sur le point d'achever les analyses des lacunes et que la première réunion du Groupe d'experts interrégional serait organisée avant la fin de 2014.

18. Enfin, le Groupe de travail a également pris note de l'initiative prise conjointement par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'IRU en vue d'accélérer l'introduction d'une partie du régime eTIR. Il a pris note du projet pilote CEE-IRU-eTIR exposé dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/9 ainsi que des étapes ultérieures envisagées pour passer à un régime eTIR à part entière. Il a fait observer que ce projet pilote, même s'il comportait quelques différences par rapport au système eTIR décrit dans le modèle de référence eTIR, avait pour but de mettre à l'essai une procédure TIR totalement sans papier en utilisant dans la mesure du possible les systèmes et procédures informatiques existants. Une première version des systèmes internationaux eTIR sera également mise au point à la CEE afin de garantir l'intégrité de l'échange des données via l'IRU. Le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Turquie et l'Ukraine se sont déclarés disposés à prendre part au projet pilote afin de faire un pas vers l'informatisation totale de la procédure TIR. L'Iran (République islamique d') a également indiqué son intention de contribuer à ce projet pilote. D'autres délégations ont fait savoir au Groupe de travail qu'elles n'étaient pas en mesure d'offrir de participer au projet pilote, mais ont exprimé le souhait d'être informées des avancées et des résultats de ce projet et ont réaffirmé leur soutien sans réserve aux concepts généraux et aux objectifs finals eTIR exposés dans le modèle de référence eTIR.

19. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/2014/7, établi par le secrétariat pour donner suite à la demande qu'il avait faite à sa 136^e session et contenant des exemples du cadre de normes juridiques qui permettrait d'informatiser la procédure TIR (eTIR). Ces exemples comprenaient des projets d'amendement à la Convention TIR ainsi qu'un projet de protocole, comme autre solution. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir donné des exemples tangibles de la voie à suivre même si plusieurs questions en suspens, telles notamment que les aspects organisationnels, financiers et administratifs de la gestion du système international eTIR, avaient empêché de présenter un ensemble complet de dispositions à l'état de projets. Il était reconnaissant à l'IRU d'avoir aimablement offert une traduction

non officielle du document en question en russe (document informel WP.30 (2014), n° 8). Dans le même temps, il a noté que le document ECE/TRANS/WP.30/2014/8 du Gouvernement ukrainien n'avait pas été publié. Plusieurs délégations, dont celles de l'Azerbaïdjan, de l'Iran (République islamique d'), de la Turquie, de l'Ukraine et de l'Union européenne étaient plutôt favorables à la poursuite de l'élaboration d'un cadre juridique additionnel à la Convention TIR. L'Union européenne a ajouté en outre que, s'agissant en particulier de l'administration du système international eTIR, l'Union européenne et ses États membres étaient en faveur de l'idée d'en confier l'administration à un organe de l'ONU ou en tout état de cause à un organe public indépendant. Afin de faire avancer la mise au point du contenu et de la structure du cadre juridique eTIR, le Groupe de travail était d'avis que la création d'un groupe organisé de juristes semblait s'imposer. Le secrétariat de ce groupe, lorsqu'il aura été créé, serait assuré par le secrétariat et les services de conférence de l'ONU. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail que la création des groupes d'experts devait d'abord être approuvée par le Comité exécutif (EXCOM), ce qui pourrait prendre beaucoup de temps. En conclusion des débats, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'élaborer, pour la session suivante, un exemple plus étoffé de protocole et a invité les Parties intéressées à faire parvenir au secrétariat leurs points de vue et des contributions aux fins du Protocole envisagé afin de faciliter la rédaction de dispositions qui seraient acceptées par un très grand nombre. En outre, il a demandé au secrétariat d'entamer le processus de mise en place du groupe de juristes, en commençant par en rédiger le mandat et le calendrier des activités, lesquels seraient débattus à la session suivante.

2. Propositions d'amendements à la Convention: véhicules à bâches coulissantes

20. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.5 qui contient des propositions d'amendements visant à introduire un nouveau modèle de véhicules et de conteneurs TIR, établies conjointement par l'Allemagne, le Bélarus, le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et le secrétariat. Le Groupe de travail a décidé qu'un dessin du croquis n° 10.3 – qui représente un système breveté – devait être supprimé de la proposition d'amendement et que, pour des raisons juridiques, les images qu'il contient devaient être remplacées par des dessins. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une révision finale du document ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.5 pour examen à sa prochaine session, afin de pouvoir décider si ces propositions d'amendements pouvaient être soumises à l'AC.2 pour adoption.

3. Proposition d'amendements à la Convention TIR: utilisation du régime TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique ou à l'intérieur d'un pays

21. Le secrétariat a présenté un bref résumé des débats antérieurs et du contenu du document ECE/TRANS/WP.30/2013/9. La délégation de la Commission économique eurasiennne a fourni des précisions sur l'état de l'accord relatif à l'utilisation du régime TIR dans l'Union douanière du Bélarus, du Kazakhstan et de la Fédération de Russie, indiquant que les travaux consacrés à cette question avaient été provisoirement suspendus en attendant que les problèmes liés au fonctionnement de la Convention TIR dans la Fédération de Russie soient résolus. La délégation ukrainienne a soulevé la question de l'utilisation de la Convention TIR dans un seul pays et demandé des éclaircissements concernant le contenu de la décision prise à ce propos lors de la précédente session. Le Président a expliqué que le point de vue du Groupe de travail tel qu'il est reflété dans le rapport de la session précédente était que l'utilisation d'une procédure de transit nationale basée sur les principes du régime TIR devait être traitée comme une affaire interne et devait donc rester en dehors du domaine d'activité du Groupe de travail. Il a également encouragé les délégations à être présentes lors de la lecture du rapport afin que toutes les

considérations soient dûment prises en compte et apparaissent dans le rapport final. La délégation ukrainienne a répondu que toute décision relative à l'applicabilité du transit international selon les dispositions de la Convention TIR à l'intérieur d'un pays devrait être prise par les Parties contractantes de manière indépendante dans le cadre de leur droit interne, conformément à leur législation nationale et aux dispositions administratives relevant de leur juridiction nationale, y compris la signature des traités et des accords nécessaires à l'application des systèmes de transit internationaux. Le Groupe de travail a rappelé sa décision de ne pas revenir sur la question de l'utilisation du régime TIR à l'intérieur d'un pays mais de continuer à examiner son utilisation dans une union douanière comportant un territoire douanier unique.

22. Le représentant de l'association nationale garante du Kazakhstan a pris la parole pour donner le point de vue des opérateurs au sujet de la question de l'application de la Convention TIR au sein d'une union douanière, à savoir notamment que la Convention TIR constitue le moyen le plus efficace de suivre les mouvements des marchandises en transit à travers le territoire de l'Union douanière et qu'il s'agit d'une manière générale d'un outil de facilitation indispensable dont bénéficient à la fois le secteur du commerce et celui des transports. Dans le cadre de son intervention, il a aussi mentionné l'accord spécial conclu entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie qui permet, à titre exceptionnel, aux opérateurs kazakhs d'utiliser le régime TIR en deux points de passage prédéterminés par où transitent 10 % du volume total des marchandises transportées par les opérateurs kazakhs. Les délégations de l'Azerbaïdjan, de l'Ukraine et de l'IRU ont contesté cet accord soupçonné d'être une forme de traitement préférentiel. L'IRU s'est également interrogée sur les intentions de la Fédération de Russie en ce qui concerne l'application de la Convention TIR sur son territoire dans un avenir prévisible. Le représentant de l'association nationale garante du Kazakhstan a mis en garde contre des débats qui se limiteraient à ce point et rappelé au Groupe de travail que même cette petite concession faite aux opérateurs kazakhs n'était possible que parce que l'ASMAP continuait à être autorisée en Fédération de Russie et qu'à l'approche du 1^{er} juillet c'est cela qui devrait être au cœur des discussions. Le Président a rappelé que les débats au titre de ce point de l'ordre du jour devaient se limiter à la question de l'utilisation de la Convention TIR au sein d'une union douanière. Malgré des débats animés et des divergences de vues, le Groupe de travail n'est pas parvenu à décider s'il souhaitait aller de l'avant avec les amendements qui permettraient d'utiliser la Convention TIR dans une union douanière et il a décidé, faute de temps, de revenir sur ce point et de reprendre la discussion lors de la prochaine session.

4. Propositions d'amendements à la Convention: vérifications applicables aux organisations internationales habilitées

23. Le Groupe de travail a repris l'examen des vérifications applicables aux organisations internationales habilitées (dites dispositions o, p et q). La Fédération de Russie, la Turquie, l'UE et l'Ukraine ont plaidé en faveur d'une plus grande transparence dans la chaîne de garantie. Plusieurs pays ont indiqué que la formulation actuelle des dispositions o, p et q n'était pas appropriée. La Turquie et l'Ukraine ont rappelé les propositions qu'elles avaient faites en 2011 (voir ECE/TRANS/WP.30/2011/6).

24. L'IRU a déclaré qu'elle n'était pas opposée à l'idée d'introduire dans la Convention des prescriptions pour une plus grande transparence et qu'elle était pleinement préparée à les respecter.

25. Il est apparu au cours d'une réunion informelle entre quelques-uns des principaux acteurs, parmi lesquels l'UE, la Turquie et l'IRU, qu'il y avait de bonnes raisons d'espérer qu'un compromis pourrait être trouvé si l'on se mettait d'accord sur une formulation plus appropriée des dispositions o, p et q. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à établir, pour examen à sa prochaine session, un document de travail dans lequel serait détaillée une

nouvelle proposition d'amendement à la partie III de l'annexe 9 de la Convention visant à introduire des prescriptions supplémentaires concernant les organisations internationales habilitées, l'objectif étant de rendre plus transparents l'organisation et le fonctionnement efficaces du système international de garantie.

C. Application de la Convention

1. Application de la Convention dans la Fédération de Russie

26. Certaines délégations ont réitéré les positions et les préoccupations qu'elles avaient exprimées lors de réunions précédentes du Groupe de travail et d'autres organes directeurs du régime TIR. Et bien qu'elles soient reconnaissantes au Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie pour les réponses qu'il a apportées aux questions soulevées par la Commission de contrôle TIR et l'AC.2 lors des sessions de février 2014, elles considèrent que les principales questions en jeu restent inchangées et que la situation est loin d'être résolue. Elles ont fait part de leur incompréhension quant au fait que la Fédération de Russie continue à déclarer qu'elle souhaite rester une Partie contractante à la Convention TIR sans faire par ailleurs le moindre effort apparent pour rétablir le fonctionnement du régime TIR sur son territoire.

27. La représentante de la Turquie a réaffirmé que les mesures prises par le SFD constituaient une violation de la Convention TIR et étaient contraires aux engagements pris par la Fédération de Russie au titre de cette Convention (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 55). Elle a également mis en doute l'information du SFD selon laquelle les coûts encourus par les transporteurs en vertu de la législation douanière de la Fédération de Russie ne dépassent pas ceux des transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR. Elle a informé le Groupe de travail que selon les chiffres obtenus par les opérateurs turcs un transport de transit national sur le territoire de la Fédération de Russie coûtait au moins trois fois plus qu'un transport sous couvert de carnet TIR. Le représentant de l'Ukraine a souligné que les mesures imposées par le SFD avaient des effets négatifs sur l'économie russe car elles entraînent la hausse des prix de toutes les marchandises importées.

28. La délégation de l'UE a évoqué ses déclarations lors des précédentes sessions des organes directeurs de la Convention TIR, considérant que les mesures prises par le SFD l'avaient été en violation de la Convention. En outre, la Commission européenne a estimé que ces mesures entraînent également en conflit avec les dispositions de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de l'OMC. Par ailleurs, les dispositions de la Convention de Vienne sur le droit des traités autoriseraient l'UE à prendre les mesures nécessaires, compte tenu du fait qu'elle est une des parties les plus touchées par cette situation.

29. La première réaction du représentant de la Fédération de Russie a été de souligner que son pays n'avait nullement l'intention de résilier la Convention TIR. Il a fait remarquer que les propositions visant à la renforcer, contenues dans le document WP.30 n° 9 (2014), avaient au contraire été élaborées dans le but de permettre au régime TIR de fonctionner à nouveau dans la Fédération de Russie. Il a ajouté que d'ici à la mi-juin 2014 devait être établie la version définitive d'une deuxième série d'amendements à la Convention TIR. Il a également évoqué les instructions formulées par les chefs d'État dans le cadre des activités des pays du G8 et du G20 visant à réduire les risques de perte de recettes fiscales. À son avis, un retour à la situation antérieure, qui avait conduit aux problèmes actuels, ne permettrait pas de résoudre ces problèmes. Il a conclu en informant le Groupe de travail qu'un représentant du SFD assisterait à la prochaine réunion de l'AC.2, où d'autres précisions seraient apportées.

30. Le représentant de l'Ukraine a informé le groupe de travail qu'à la suite d'une évaluation juridique réalisée sur le plan national, les autorités ukrainiennes compétentes étaient arrivées à la conclusion que l'association nationale russe, n'étant plus en mesure de remplir les conditions ni de satisfaire aux prescriptions de la partie I de l'annexe 9, avait de facto cessé d'exister. Il a ajouté que son pays préparait des mesures appropriées dans ce sens contre les détenteurs russes de carnets TIR.

2. Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

31. Le Groupe de travail est revenu sur la question du nombre de lieux de chargement et de déchargement. La Turquie a informé le Groupe de travail qu'elle continuait à plaider pour un accroissement de leur nombre sur son territoire en raison des avantages qui en résultent pour le secteur du transport routier. En élevant le niveau de garantie pour préserver les revenus douaniers et en veillant à ce que les codes des marchandises du système harmonisé (SH) soient indiqués sur le Carnet TIR, l'augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement pourrait s'avérer gérable et efficace. Si certaines délégations ont exprimé leur appui à l'introduction d'un plus grand nombre de lieux de chargement et de déchargement et à une application plus souple de la Convention TIR, aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si l'augmentation du nombre des lieux de chargement et de déchargement devait ou non être explicitement liée au niveau de garantie et à l'application du code SH. L'IRU a informé le Groupe de travail de son intention de réexaminer la question du niveau de garantie. Le Groupe de travail a soutenu l'appel à une utilisation plus souple du système de garantie dans le cadre d'un train plus large de mesures destinées à moderniser la Convention TIR afin qu'elle puisse continuer à faciliter les opérations de transport tout en s'adaptant aux réalités nouvelles auxquelles sont confrontés aussi bien le secteur du transport que les autorités douanières. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session pour aborder plus en détail les diverses options dans le cadre de la Convention TIR.

3. 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 mettaient en œuvre le système de contrôle SafeTIR pour les carnets TIR. On trouvera des informations détaillées sur la question dans le document informel WP.30 (2014) n° 10.

4. 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. On trouvera des informations détaillées sur la question dans le document informel WP.30 (2014) n° 10.

5. Autres questions

34. Le Groupe de travail n'a pas examiné d'autres problèmes ou difficultés rencontrés par les autorités douanières, les associations nationales, les assureurs internationaux ou l'IRU dans l'application de la Convention.

VII. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») (point 5 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

35. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le nombre de Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation était resté inchangé (57) et qu'il n'y avait pas de questions en suspens. Pour en savoir plus sur la Convention et sur les diverses notifications dépositaires, on consultera le site Web de la CEE.

B. Annexe 8 relative aux transports routiers

36. Le Groupe de travail a invité les délégations à rendre compte, lors des futures sessions, des activités menées à l'échelon national pour faciliter le transport routier et des difficultés rencontrées dans le cadre de ces activités. Les transporteurs et les agents économiques ont également été invités à faire part au Groupe de travail de leurs expériences concernant les problèmes et les obstacles courants dans le transport et le commerce, de sorte que le Groupe puisse mettre en évidence les bonnes pratiques pour y faire face (ces contributions peuvent aussi servir à dégager les domaines prioritaires pour lesquels il est nécessaire de disposer d'indicateurs d'efficacité en matière de franchissement des frontières).

Certificat international de pesée du véhicule

37. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente, le secrétariat de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) l'avait informé de son projet pilote sur la mise en œuvre du certificat international de pesée du véhicule (CIPV). Selon les dernières informations communiquées par le secrétariat de l'OCEMN, ce projet serait lancé en septembre 2014 et des informations préliminaires sur sa mise en œuvre seraient présentées par l'OCEMN au Groupe de travail à sa session d'octobre 2014.

C. Annexe 9 sur le passage des frontières par chemin de fer

38. Le Groupe de travail a été informé qu'un questionnaire élaboré par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE sur l'application de l'annexe 9 au niveau national avait été envoyé aux pays. Il a vivement encouragé les délégations à veiller à ce que ce questionnaire soit complété d'ici à la fin juillet 2014, de sorte que les résultats puissent être établis et présentés à la session d'octobre 2014 du WP.30.

D. Mesure de l'efficacité en matière de passage de frontières dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation

39. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 136^e session il avait examiné différentes possibilités d'inclure des indicateurs de performance dans la Convention sur l'harmonisation afin d'en suivre l'application et de faire des analyses comparatives (ECE/TRANS/WP.30/2013/4). Cet examen devait se poursuivre à la prochaine session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3), reportée de juin à octobre 2014. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail qu'il avait pris contact avec la Commission européenne pour savoir si des États membres de l'Union européenne avaient

une expérience des indicateurs de performance, laquelle pouvait être utile dans le cadre des débats au sein du WP.30. Le Groupe de travail a décidé de soumettre la question à l'AC.3 pour qu'il l'examine à sa session d'octobre 2014 et a invité les délégations à définir leur position en vue de poursuivre le débat.

40. Au titre de ce même point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a pris note des activités du secrétariat visant à promouvoir la Convention sur l'harmonisation dans le contexte du nouvel accord de l'OMC sur la facilitation des échanges, qui font suite aux débats du Groupe lors de sa 136^e session et à la décision du Comité des transports intérieurs, prise en février 2014, d'appuyer cette initiative. Le Groupe de travail a pris note du document informel WP.30 (2014) n° 7, qui compare les textes de la Convention sur l'harmonisation et de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges. Ce document n'a pas pour objet de présenter une analyse des deux instruments juridiques sur le plan du droit, mais de démontrer que l'on trouve des dispositions concernant la facilitation des échanges dans toutes les dispositions des deux textes et que les pays qui appliquent la Convention sur l'harmonisation appliquent également des dispositions pertinentes établies par l'OMC. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'un séminaire national sur la mise en œuvre de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges s'était tenu en Ukraine (Kiev, avril 2014) et que la Convention sur l'harmonisation y avait aussi été présentée en tant qu'instrument de facilitation du commerce. Le Groupe de travail a encouragé les délégations à promouvoir la Convention sur l'harmonisation dans le cadre des débats en cours sur la facilitation des échanges à l'OMC et dans d'autres enceintes.

VIII. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952 (point 6 de l'ordre du jour)

41. Le Groupe de travail a rappelé les échanges qu'il avait eus au sujet d'une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. Il a également rappelé qu'à sa 136^e session il s'était félicité de la constitution d'un groupe informel d'experts chargé d'élaborer le texte d'une telle convention. Le Groupe de travail a noté que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) avait organisé une réunion préparatoire en vue de l'éventuelle rédaction d'une nouvelle convention, au cours de laquelle la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Lituanie, la Pologne et l'Ukraine avaient déjà convenu en principe de participer à des travaux futurs. Il avait également été convenu à cette réunion que la Fédération de Russie élaborerait un avant-projet de convention d'ici à juin 2014, lequel serait communiqué à la CEE pour en élargir la diffusion. Selon les informations communiquées par le secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), celle-ci est en principe prête à contribuer à l'élaboration d'une nouvelle convention. Une réunion d'examen de cet avant-projet serait organisée par l'OSJD en septembre 2014 en Pologne. Le Groupe de travail a pris note de cette information et a demandé aux délégations intéressées d'indiquer en temps utile au secrétariat les noms des experts désirant participer aux travaux sur une nouvelle convention.

IX. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 7 de l'ordre du jour)

42. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 136^e session certaines délégations avaient demandé à l'Alliance internationale de tourisme et à la Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) de fournir de plus amples informations sur les deux conventions qu'elles administrent. En réponse à cette demande, les représentants de l'AIT et de la FIA ont présenté un exposé complet sur les activités menées au titre des conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956). Le Groupe de travail a remercié les représentants pour leurs éclaircissements. Au titre de ce même point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a également examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/10, établi par le secrétariat aux fins d'une analyse juridique comparative entre la Convention douanière de la CEE sur l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et la Convention d'Istanbul de l'OMD. Il a pris note des informations fournies et a conclu que la relation entre les deux instruments juridiques, bien que complexe, était désormais suffisamment claire.

X. Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)

43. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'à sa soixante-seizième session, le Comité des transports intérieurs avait examiné le sujet de la participation des pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à des conventions de la CEE aux activités du Comité et de ses organes subsidiaires. Le Comité avait décidé entre autres choses de demander au secrétariat de communiquer les questions à étudier à ses organes subsidiaires pour examen et de recueillir et rassembler leurs points de vue et leurs pratiques actuelles pour examen par le Comité à sa soixante-dix-septième session, en février 2015. Comme suite à cette demande, le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2014/11, qui rend compte des vues exprimées à ce jour au sein du Comité et du Groupe de travail et qui établit des parallèles avec les questions en cours d'examen.

44. Le Groupe de travail a trouvé que le document ECE/TRANS/WP.30/2014/11 était une contribution appréciable aux débats en cours. Cependant, diverses opinions ont été exprimées concernant l'idée d'accorder un plein droit de participation aux pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes aux conventions supervisées par le WP.30. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Dates des prochaines sessions

45. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 138^e session au cours de la semaine du 7 au 10 octobre 2014.

B. Restrictions à la distribution des documents

46. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de sa présente session.

XII. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

47. Le Groupe de travail a été informé du départ à la retraite de M^{me} Judit Somlo, qui représentait l'Association des transporteurs hongrois (MKFE) et de M. Alex Schindler, qui représentait l'association BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung). Il les a remerciés pour leur participation et leur contribution de longue date à ses activités et leur a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans leurs activités personnelles.

48. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 137^e session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
