



---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Soixante-dix-neuvième session

Genève, 21-24 février 2017

Point 5 h) de l'ordre du jour provisoire

#### Questions stratégiques à caractère modal et thématique

### **Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)**

#### Note du secrétariat

##### *Résumé*

On trouvera dans le présent document une vue d'ensemble des activités du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), de ses groupes subsidiaires d'experts et du secrétariat visant à renforcer les mesures de facilitation du franchissement des frontières et les instruments juridiques pertinents sous les auspices du WP.30 (Convention sur l'harmonisation, Convention TIR, etc.), y compris l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR.

Le Comité souhaitera sans doute **prendre note** de ces activités et les **approuver**. Il est également **invité à soutenir** la poursuite du projet eTIR et pour cela à d'une part **prolonger** jusqu'en 2017 le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) et, d'autre part, à **examiner la question du financement** des coûts de lancement et de développement du système international eTIR (voir aussi ECE/TRANS/WP.30/288, par. 14 et 19).



## I. Généralités et mandat

1. À sa session précédente, le Comité a pris note des activités mises en œuvre par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) visant, en particulier, à renforcer la Convention sur l'harmonisation de 1982 et la Convention TIR de 1975 (ECE/TRANS/254, par. 119 à 127) et leur a apporté son appui.

2. Le présent document a été établi conformément au programme de plan de travail du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/254, par. 156 et ECE/TRANS/2016/31, activité 02.7 : Problèmes douaniers intéressant les transports). Il y est rendu compte des progrès réalisés en 2016 par les Parties contractantes, le WP.30 et le secrétariat dans le domaine de la facilitation du franchissement des frontières, et notamment :

- Des faits nouveaux concernant la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) et les activités de suivi et de renforcement des capacités destinées à faciliter l'application adéquate de cette Convention à l'échelle nationale ;
- Des activités et faits nouveaux concernant la Convention TIR et le fonctionnement du régime TIR, y compris les récentes allégations à l'encontre de la gestion financière de l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- Des progrès accomplis dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR, des faits nouveaux relatifs aux efforts déployés en vue de l'élaboration de l'instrument juridique approprié pour encadrer la mise en service de la procédure TIR informatisée, ainsi que de l'état d'avancement du projet pilote CEE-IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie ;
- Du projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, financé par le Compte de l'ONU pour le développement ;
- De l'élaboration en cours d'une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée ;
- Des faits nouveaux concernant la Convention douanière de 1972 sur les conteneurs ;
- De l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, de la Convention TIR et de la Convention sur l'harmonisation ;
- Des publications ;
- De l'invitation faite par le Comité à ses organes subsidiaires d'évaluer leurs activités régionales et mondiales ;
- De l'hommage rendu à M<sup>me</sup> Helen Metaxa-Mariatou.

## II. Convention sur l'harmonisation

3. Le Comité souhaitera peut-être noter que le Secrétaire général des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.887.2016.TREATIES-XI.A.17 annonçant que le Turkménistan avait adhéré le 27 novembre 2016 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982 (« Convention sur l'harmonisation »). La Convention entrera en vigueur pour le Turkménistan le 27 février 2017, conformément au paragraphe 2

de l'article 17. L'adhésion du Turkménistan porte à 58 le nombre des Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation.

#### **A. Enquête biennale sur l'application de l'annexe 8 relative au passage des frontières**

4. À sa soixante-dix-huitième session (2015), le Comité a été informé que, conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le secrétariat était tenu d'effectuer tous les deux ans une enquête sur l'application au niveau national de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international. Le Comité voudra sans doute se rappeler que la dernière enquête avait été lancée par le secrétariat en novembre 2016 et que les Parties contractantes avaient été invitées à y répondre pour le 31 janvier 2017. Les résultats de l'enquête ne seront pas finalisés avant la 145<sup>e</sup> session du WP.30 en février 2017. Le Comité sera informé des principales conclusions de cette enquête lors de sa quatre-vingtième session (en février 2018).

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

5. À sa soixante-dix-huitième session (2014), le Comité a appuyé la décision du Comité d'administration de la Convention d'étudier la possibilité d'élaborer de nouvelles annexes à la Convention portant sur les procédures de passage des frontières dans les ports maritimes ainsi que sur des indicateurs d'efficacité (ECE/TRANS/248, par.106). Un premier projet d'annexe 10 avait été examiné lors de la 141<sup>e</sup> session du WP.30 (octobre 2015). Sur la base de ce premier projet, le WP.30 avait invité toutes les Parties contractantes à échanger des informations avec les organismes compétents, les autorités portuaires et les exploitants commerciaux sur les travaux en cours relatifs à cette nouvelle annexe, afin d'obtenir d'autres observations concernant le projet et de faciliter et accélérer sa finalisation. A la lumière des observations reçues, le WP.30 a examiné les modifications détaillées apportées au texte par la Commission économique eurasiennne, les observations de l'Ukraine, une proposition générale de la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA) et une observation de la Commission économique eurasiennne faisant remarquer que certaines dispositions de la nouvelle annexe 10 allaient au-delà du champ d'application de la Convention proprement dite et proposant donc d'en réexaminer le texte afin de renforcer la cohérence avec ses annexes.

6. Lors de la session de juin 2016 du WP.30, la délégation de l'Union européenne (UE) a fait part de son scepticisme général quant à la nécessité et au sens d'une annexe relative aux ports maritimes, dans la mesure où les procédures douanières n'occupent qu'une place modeste parmi les contrôles et les procédures qui se déroulent dans les ports. Elle a par ailleurs mis en évidence diverses incohérences dans le texte même de l'annexe et par rapport au texte principal de la Convention. Faisant observer que certains articles des annexes 8, 9 et 10 étaient en tous points identiques, elle a en outre posé la question de savoir s'il ne serait pas préférable d'intégrer les dispositions concernées au texte principal de la Convention.

7. Lors de sa session d'octobre 2016, le WP.30 a examiné un projet révisé. La délégation de l'Ukraine a une fois de plus souligné la pertinence de ce nouveau projet sur le plan des contrôles douaniers et autres dans les ports maritimes et rappelé le rapport de 2008 des spécialistes des liaisons avec l'arrière-pays (voir également le document ECE/TRANS/210), qui avait conduit le Comité des transports intérieurs à demander au Groupe de travail d'élaborer une annexe sur la question à introduire dans le texte de la Convention sur l'harmonisation. Le Président du Comité de gestion de la Convention sur

l'harmonisation (AC.3) avait appuyé ce point de vue. Les délégations de la Fédération de Russie et de l'Union européenne, en revanche, avaient contesté la valeur juridique et pratique de ce projet, dans son état actuel et de façon générale, en faisant référence particulièrement à la Convention FAL-65 de l'OMI, qui contient des dispositions détaillées sur les contrôles dans les ports maritimes. Après avoir fait la synthèse des échanges et rappelé les efforts considérables déjà accomplis pour parvenir à un consensus sur la nécessité de la nouvelle annexe 10 et sur le texte du projet, le Président du Groupe de travail avait déclaré qu'il ne semblait pas y avoir à ce stade d'appui suffisant pour poursuivre cette activité. Les délégations de l'Azerbaïdjan et de l'Ukraine avaient indiqué ne pas pouvoir approuver cette analyse et avaient demandé que la question soit examinée plus avant à la session suivante. Afin que le Groupe de travail dispose de contributions en nombre suffisant pour ses discussions, toutes les délégations qui ne l'avaient pas encore fait avaient été invitées à soumettre par écrit au secrétariat, au plus tard le 15 novembre 2016, leurs observations ou réflexions. N'ayant reçu aucun commentaire par écrit, le WP.30 décidera peut-être de poursuivre l'examen du projet d'annexe 10. Le Comité des transports intérieurs entendra un bref rapport oral du Président sur les conclusions du WP.30 à la session de février 2017.

### III. La Convention TIR

8. Le 15 juillet 2016, le Secrétaire général des Nations Unies, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.503.2016.TREATIES-XI.A.16, annonçant que le Gouvernement de la République populaire de Chine avait déposé le 5 juillet 2016 ses instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. Conformément au paragraphe 2 de l'article 53, la Convention entrera en vigueur pour la Chine le 5 janvier 2017. Avec cette adhésion, la Convention TIR compte désormais 70 Parties contractantes. En outre, le 7 octobre 2016, le Secrétaire général de l'ONU a publié la notification dépositaire C.N.742.2016.TREATIES-XI.A.16, annonçant qu'aucune des Parties contractantes n'avait formulé d'objection aux propositions d'amendements aux annexes 2, 6 et 7 (notification dépositaire C.N.124.2016.TREATIES-XI.A.16 du 4 avril 2016). La date d'entrée en vigueur de ces amendements est donc le 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour toutes les Parties contractantes.

9. En 2016, le WP.30 et le Comité de gestion TIR (AC.2) ont continué à examiner et à parachever un ensemble complet de propositions d'amendements à la Convention TIR. Au cours de 2016, ces deux organes ont conclu un accord provisoire sur un certain nombre de propositions d'amendements qui sont actuellement en attente d'adoption formelle. Le Comité souhaitera peut-être prendre note de certains des principaux points examinés :

a) En octobre 2015, l'IRU a informé les Parties contractantes à la Convention TIR qu'à la suite de délibérations avec les institutions concernées, la chaîne de garantie serait en mesure de porter le plafond de garantie à 100 000 euros par carnet TIR, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2016. En attendant que soit officiellement adopté à cet effet un amendement à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6, divers pays n'appartenant pas à l'Union européenne, tels que l'Azerbaïdjan, l'Arménie, le Kazakhstan, la République islamique d'Iran, la Serbie et l'Ukraine, ont déjà commencé à appliquer la nouvelle garantie de 100 000 euros recommandée ;

b) Établissement de la version finale des nouvelles dispositions de l'article 1 de l'annexe 8, et de la partie III de l'annexe 9 de la Convention TIR, visant à renforcer d'une part les compétences de l'AC.2 lorsqu'il s'agit de faire procéder à des vérifications ou des examens approfondis des rapports d'audit soumis chaque année par l'organisation internationale habilitée et d'autre part la légitimité et la transparence des opérations TIR

effectuées par l'organisme international habilité à faire appliquer le régime international de garantie ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR ;

c) Examen approfondi du texte de la Convention TIR afin d'en améliorer la cohérence et la clarté. En 2016, l'AC.2 a approuvé un certain nombre d'amendements dans ce sens qui attendent d'être adoptés une fois qu'un consensus se sera dégagé quant à la composition de la série d'amendements à soumettre ;

d) Proposition de modification du texte de l'article 2, avec le mot « douanes » pour indiquer clairement et sans équivoque que la Convention TIR ne s'applique pas à l'intérieur d'unions douanières comportant un territoire douanier unique. Même si un accord s'est dégagé au sein du WP.30 en faveur d'une telle modification, la question continue à faire débat au sein de l'AC.2, où la République du Kazakhstan a relancé les discussions en faisant savoir qu'elle s'opposerait à tout amendement de cette nature ;

e) Au terme de plus de dix ans de débat, le WP.30 est parvenu à un consensus général concernant l'augmentation de quatre à huit du nombre maximum de lieux de chargement et de déchargement par transport TIR et a transmis cette proposition à l'AC.2 pour complément d'examen. Toutefois, en raison d'une réserve formulée par la Fédération de Russie, le Comité n'a finalement pas été en mesure d'adopter cet amendement.

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

10. En 2015 le secrétariat a lancé un projet de création d'une nouvelle Banque de données internationale TIR, envisagé pour consolider l'ensemble des applications électroniques actuellement gérées par le secrétariat TIR. Entamée en 2016, la première phase du projet visait à remplacer les applications TIR existantes (ITDB online+, services Web de TIR et Registre des dispositifs de scellement et de timbres douaniers de la CEE). Après le succès d'une série d'essais impliquant diverses parties intéressées volontaires (autorités douanières et associations nationales), les applications seront accessibles à toutes les Parties contractantes dès 2017. D'autres applications, comme la base de données des bureaux de douane, sont actuellement en cours d'élaboration.

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

11. Depuis la précédente session du Comité en février 2016, le secrétariat TIR a participé à la neuvième réunion annuelle conjointe de la Commission de l'Union Africaine (CUA)-Commission économique pour l'Afrique (CEA) et de la Conférence des ministres de l'économie et des finances de l'Union africaine ainsi que de la Conférence des ministres africains des finances, qui s'est tenue le 3 avril 2016 à Addis-Abeba ; à l'atelier national sur la prise en compte des dispositions du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral, les 27 et 28 avril 2016 à Oulan-Bator ; à un séminaire mondial sur l'importance des principales conventions relatives au commerce et aux transports, organisé conjointement avec le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, le 9 mai 2016 à New York, puis à Genève le 24 juin 2016, immédiatement après la réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ; à la Conférence européenne Grails, du 1<sup>er</sup> au 3 juin 2016 à Copenhague ; à la troisième conférence de l'Organisation mondiale des douanes sur les opérateurs économiques agréés, du 11 au 13 mai 2016 à Cancún (Mexique) ; à la conférence de l'Organisation mondiale des douanes sur la TI, du 1<sup>er</sup> au 3 juin 2016 à Dakar ; à l'atelier de l'Organisation mondiale des douanes sur le transit, du

27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2016 à Abidjan ; à la réunion du groupe informel sur la facilitation du passage des frontières pour les voyageurs et les bagages par voie ferrée, les 26 et 27 juillet à Varsovie ; au vingt-quatrième Forum économique et environnemental de l'OSCE, le 15 septembre 2016 à Prague ; à l'atelier OSCE-OMD sur la facilitation du commerce par l'amélioration du transit régional en Asie centrale, du 27 au 29 septembre 2016 à Astana ; à la conférence internationale pour poser les bases, dans la région de la CEE, d'un renforcement de l'intégration, du développement économique et de la réalisation des objectifs du développement durable, à Minsk les 26 et 27 octobre 2016 ; à un atelier sur les directives de l'OMD en matière de transit à Lusaka, du 31 octobre au 4 novembre 2016 ; à la réunion du Comité de gestion ATA/Convention d'Istanbul à Bruxelles le 14 novembre 2016 ; au Forum international Mexique plateforme logistique pour les Amériques, à Mexico les 22 et 23 novembre 2016 et à la Conférence mondiale sur le transport durable convoquée par le Secrétaire général des Nations Unies les 26 et 27 novembre 2016 à Achgabat.

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

12. Bien que, depuis le 22 janvier 2016, les Carnets TIR soient de nouveau acceptés à 45 points de passage des frontières de la Fédération de Russie, diverses Parties contractantes se sont plaintes, entre autres, de ce que d'importants postes frontière ne figuraient pas sur cette liste. Des critiques continuaient ainsi à être formulées concernant les améliorations réelles de la situation sur le terrain. Toutefois, dans l'attente de la finalisation de différentes propositions d'amendements en suspens soumises par le Gouvernement russe et qui devraient faciliter la pleine application de la Convention TIR sur le territoire de la Fédération de Russie, les organes directeurs du régime TIR ont décidé de ne pas aborder pour le moment cette question délicate.

13. L'année 2016 a aussi été marquée par les allégations portées par un ancien employé de l'IRU contre l'organisation et sa gestion. L'IRU a rejeté fermement et catégoriquement toutes ces allégations et son Bureau exécutif a diligenté un audit externe indépendant, effectué par le bureau Ernst and Young, afin de pouvoir les réfuter. Entre-temps, une procédure a été engagée auprès du Procureur général de Genève. Le 25 novembre 2016, le Président de l'IRU, M. Christian Labrot, a publié un communiqué indiquant que l'audit indépendant avait fait justice des allégations portées à l'encontre de la direction actuelle de l'organisation. En résumé, l'audit a permis de constater que : 1) tous les fonds étaient comptabilisés ; 2) les règles constitutionnelles et de gouvernance de l'IRU étaient respectées ; 3) la direction actuelle n'était pas impliquée dans la création du régime d'assurance contesté ; 4) des progrès significatifs ont été réalisés en matière de transparence, de contrôles internes et de gestion des risques depuis l'entrée en fonction de la nouvelle direction en 2013 ; 5) aucun problème majeur n'a été enregistré en ce qui concerne la gouvernance et le respect des normes éthiques.

#### **V. Le projet eTIR**

##### **A. Faits nouveaux concernant le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1)**

14. La vingt-cinquième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) s'est tenue les 19 et 20 septembre 2016, à Genève. Le GE.1 a examiné et accueilli avec satisfaction les résultats

des deux projets pilotes eTIR, en reconnaissant leur contribution à l'établissement d'un véritable système eTIR. Il a également évalué les premières conclusions du Groupe d'experts chargé des aspects juridiques de l'informatisation de la procédure TIR (GE.2) et reconnu la nécessité d'une collaboration étroite entre les deux groupes, en particulier s'agissant de questions telles que celle des signatures électroniques. En outre, le GE.1 a examiné un certain nombre de propositions d'amendements à la version 4.1a du modèle de référence eTIR qui étaient en attente d'adoption. À sa 144<sup>e</sup> session, le WP.30 a approuvé la poursuite des travaux du GE.1 en 2017, afin qu'il puisse en particulier apporter les modifications nécessaires à la version 4.1a du modèle de référence eTIR et traiter les questions techniques relatives aux propositions avancées par le GE.2. Dans le contexte de la demande faite au Comité d'approuver la prolongation du mandat du GE.1 en 2017, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soulever également auprès du Comité des transports intérieurs la question du financement de la mise au point et de l'entretien du système international eTIR. À cet égard, le Comité est invité à tenir compte de l'importance de l'informatisation de la procédure TIR et à prier instamment les Parties contractantes et parties prenantes concernées de faire tout leur possible pour que le financement permettant de rendre le projet eTIR opérationnel soit assuré.

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

15. Le GE.2 a tenu ses deuxième et troisième sessions en 2016, respectivement les 4 et 6 avril et les 12 et 13 décembre. Parmi les principales conclusions que le groupe a tirées de ses travaux de l'année 2016 figure en premier lieu la nécessité de procéder à une enquête sur les méthodes électroniques d'authentification, notamment sur la signature électronique, enquête qui a été lancée en septembre 2016. Ses premiers résultats ont été examinés par le GE.2 lors de sa troisième session, les 12 et 13 décembre 2016 ; il en ressort que le recours aux signatures électroniques dans le cadre juridique du régime TIR pourrait poser de sérieuses difficultés techniques et se heurter à des obstacles juridiques. Le Groupe d'experts a aussi conclu qu'il serait nécessaire de trouver en priorité des mécanismes de financement envisageables et décidé pour cela d'élaborer un document étayé qui serait transmis aux organes intergouvernementaux compétents de la Convention TIR pour complément d'examen. Le Groupe de travail a convenu qu'il serait très urgent de financer les coûts de lancement et de développement du système international eTIR, compte tenu par ailleurs de la déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR adoptée par le Comité de gestion TIR en juin 2015.

16. Le Groupe d'experts a en outre conclu que le modèle de référence eTIR devait rester un document distinct et qu'il devait être actualisé, modifié et géré par un organe technique compétent selon une procédure simplifiée bien établie. Enfin, le GE.2 a passé en revue les cadres juridiques envisageables pour le système eTIR (à savoir un protocole ou une annexe facultative) et soupesé les avantages et les inconvénients de chaque option. Afin d'aller de l'avant, le Groupe d'experts a demandé de pouvoir commencer à examiner un projet de texte juridique, que le secrétariat établirait dans les deux formats, en vue d'entreprendre l'élaboration concrète du cadre juridique au cours de son mandat actuel, c'est-à-dire avant la fin de 2017. C'est dans ce contexte que le GE.2 a présenté ses réflexions et sollicité l'avis du WP.30 sur la question du format.

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

17. Le 20 août 2016 a pris fin la première étape du projet pilote eTIR entre la République islamique d'Iran et la Turquie lancé par la CEE et l'IRU. Dans le cadre de cette

première étape, 31 opérations de transport TIR ont été effectuées avec succès. Le même jour, les parties ont immédiatement décidé d'entamer la deuxième étape, qui élargit la portée du projet en y associant des bureaux de douane et des entreprises de transport supplémentaires et en offrant la possibilité d'utiliser des lieux multiples de chargement et de déchargement, y compris en modifiant la déclaration. Ce projet pilote doit notamment permettre de faire un pas important sur la voie de la création d'un véritable système international eTIR et en particulier, de mettre au point et de déployer à la CEE une première version légère de ce système.

#### **D. Projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, financé par le Compte de l'ONU pour le développement**

18. Le projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, s'est achevé le 30 juin 2016. Le séminaire qui s'est tenu les 20 et 21 juin 2016 pour promouvoir l'échange informatisé de renseignements douaniers et l'adoption de messages électroniques types a été le dernier événement organisé dans le cadre de ce projet. Le rapport final a été envoyé au Département des affaires économiques et sociales de l'ONU et publié sur le site de la CEE en même temps que le rapport d'évaluation externe.

19. Dans le cadre du projet du Compte des Nations Unies pour la région de la CEE, un projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie a été lancé. Contrairement au projet pilote eTIR entre la République islamique d'Iran et la Turquie, ce projet n'implique pas le secteur privé car il met l'accent sur la mise à l'essai du volet « échanges de données entre administrations douanières » du modèle de référence eTIR. Les deux pays ajustent leurs systèmes informatiques pour pouvoir utiliser la plateforme centrale d'échanges qui a été élaborée et mise en place dans le cadre de ce projet pour permettre d'échanger des données sur toutes les opérations de transport TIR entre les deux pays. Le 26 janvier 2016, M. Nodar Khaduri, Ministre géorgien des finances et M. Bülent Tüfenkci, Ministre turc des douanes et du commerce ont signé un protocole d'échange électronique de données dans le cadre d'un projet pilote eTIR commun. Ils ont ainsi témoigné de la volonté politique de leurs deux pays d'utiliser ce projet pour instaurer un échange systématique de données TIR et de faire un pas important sur la voie de l'établissement d'un système eTIR à part entière.

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

20. Lors de la session de 2013 du Comité, plusieurs délégations avaient préconisé l'élaboration d'un nouvel accord international, qu'elles jugeaient nécessaire pour faciliter le franchissement des frontières nationales par voie ferrée, afin de remplacer la Convention de 1952, jugée obsolète. Un groupe informel d'experts chargé d'élaborer une telle Convention a commencé ses travaux en septembre 2014. Les réunions étaient organisées à l'initiative de l'OSJD et sous l'égide de la CEE.

21. À sa session de juin 2016, le WP.30 a pris note des observations formulées par certaines délégations à propos d'un projet révisé. Il a demandé au secrétariat de tous les passer en revue et de les exploiter pour préparer un nouveau projet qu'il examinerait à sa prochaine session. Lors de sa soixante-dix-huitième session, le Comité a invité le WP.30 et

le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à organiser une réunion spéciale en 2016 en coopération avec d'autres parties prenantes intéressées pour finaliser le projet de convention et, éventuellement, examiner l'élaboration d'un recueil des bonnes pratiques pour adoption future par le CTI et ouverture à la signature par les pays intéressés, ainsi qu'à rendre compte des progrès réalisés lors de la session de 2017 du CTI. Dans ce contexte, le WP.30 a pris note d'une lettre dans laquelle la compagnie ferroviaire russe appuyait cette décision du CTI, mais il a toutefois conclu, au terme d'une discussion animée, qu'aucun consensus ne se dégagerait en faveur de l'organisation d'une telle session conjointe avec le SC.2. Le Président du WP.30 a rendu compte au SC.2 des progrès réalisés sur cette question à sa session annuelle de 2016 et en informera le Comité à sa session de 2017. Le WP.30 a décidé qu'il réexaminerait la question de l'organisation d'une réunion spéciale en fonction des progrès réalisés dans l'élaboration de la nouvelle Convention et pour autant qu'il y ait un consensus entre les Parties contractantes.

22. Lors de sa session d'octobre 2016, le WP.30 a été informé que le groupe informel d'experts qui avait rédigé le projet initial de nouvelle convention sur la facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés transportés en trafic international par chemin de fer s'était à nouveau réuni les 26 et 27 juillet 2016 et qu'il avait examiné à cette occasion toutes les observations formulées et en parallèle préparé les grandes lignes d'une nouvelle version du projet de convention. Le WP.30 a pris note des amendements apportés au texte, qui vont nettement dans le sens de l'élaboration d'un instrument juridique international à part entière à même de régler les questions posées. Les délégations du Bélarus, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine ont réaffirmé leur soutien au projet de texte et rappelé qu'elles souhaitaient qu'il soit achevé rapidement dans l'intérêt du transport international de voyageurs et de bagages. Afin de faire avancer les choses, l'OSJD a communiqué au secrétariat un projet de texte consolidé en langue russe qui pourrait être publié en tant que document officiel dans les trois langues officielles de la CEE, aux fins d'examen par le Groupe de travail à sa prochaine session. En outre, le WP.30 a chargé le secrétariat de soumettre le projet informel (en anglais et en russe seulement) au SC.2 pour examen à sa session de novembre 2016. En conclusion, le Groupe de travail a admis que le projet de texte finalisé devra être examiné par le Bureau des affaires juridiques pour savoir si le Secrétaire général de l'ONU pourra en devenir le dépositaire. La délégation de la Fédération de Russie a rappelé au secrétariat qu'il était nécessaire de convoquer d'urgence une session spéciale du WP.30 et du SC.2 pour réviser le projet de Convention, conformément à l'invitation susmentionnée. Les délégations de l'Azerbaïdjan, du Bélarus et de l'Ukraine ont soutenu cette proposition.

23. A l'occasion de la soixante-dixième session du SC.2 (novembre 2016) les délégués des deux Groupes de travail ont eu l'occasion d'examiner le projet de Convention (pour information : un seul délégué du WP.30 a participé à la session). Le SC.2 a convenu avec le WP.30 qu'il serait prématuré de consacrer une session spéciale au projet de texte. Le SC.2 s'est cependant mis d'accord sur la marche à suivre pour examiner plus avant le projet, à savoir : a) le WP.30 procède à un premier examen substantiel du projet : février 2017 ; b) le secrétariat envoie un projet modifié au WP.30 et au Bureau des affaires juridiques : mars 2017 ; c) le WP.30 met la dernière main au projet : juin 2017 ; d) le texte final est transmis au WP.30 et au SC.2 : juillet 2017 ; e) adoption du texte final par le WP.30 : octobre 2017 ; f) adoption du texte final par le SC.2 : novembre 2017 ; et g) approbation du texte final par le Comité des transports intérieurs : février 2018. Le SC.2 a cependant reconnu qu'un tel calendrier ne pourrait être respecté que si les gouvernements contribuaient de manière constructive aux discussions et exprimaient sans ambiguïté leur intention d'adhérer à cet instrument juridique un fois qu'il aura été approuvé par le CTI.

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

24. À sa précédente session, le Comité a été informé que, le 1<sup>er</sup> avril 2015, un amendement proposé à la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1954) était entré en vigueur pour toutes les Parties contractantes et permettait que les carnets de passage en douane (CPD) utilisés dans une région spécifique soient imprimés dans deux langues officielles de l'ONU, à la condition que l'une des deux soit l'anglais ou le français (notification dépositaire C.N.26.2015.TREATIES-XI.A.8 du 13 janvier 2015). Par ailleurs, le Comité de gestion de la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul, 1990) avait accepté à sa réunion d'octobre 2015 de modifier l'appendice II de l'annexe A, qui porte sur le modèle de CPD, afin de l'aligner sur le dernier amendement apporté à la Convention de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés. En outre, à sa 144<sup>e</sup> session, le WP.30 a été informé d'un projet de base de données électroniques pour le Carnet de passage en douane, de nouvelles mesures de sécurité et les principaux aspects d'un système de suivi de la version électronique du CPD, ce qui devrait permettre une authentification des documents en temps réel par les services de douane aux postes frontière.

25. En réponse à une demande du Comité à sa soixante-dix-septième session (février 2015), le secrétariat a fait traduire en arabe les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956), afin de continuer à promouvoir l'adhésion à ces Conventions et leur application. Toutefois, faute de ressources, les services compétents de l'ONUG n'avaient pas encore été en mesure de terminer cette traduction.

## **VIII. Convention douanière de 1972 sur les conteneurs**

26. Le Comité devrait noter que le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de Dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.748.2016.TREATIES-XI.A.15 informant de l'accession de la République de Moldova à la Convention douanière de 1972 sur les conteneurs. Conformément au paragraphe 2 de son article 19, la Convention entrera en vigueur le 11 avril 2017 pour la République de Moldova, ce qui en fera la quarantième Partie contractante à la Convention de 1972 sur les conteneurs.

## **IX. Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges et Conventions TIR et sur l'harmonisation**

27. En 2016, le secrétariat a entrepris de promouvoir la Convention TIR et la Convention sur l'harmonisation en tant qu'instruments précurseurs et complémentaires à l'appui de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) portant notamment sur les activités de renforcement des capacités. À cette fin, le secrétariat a établi une comparaison détaillée entre l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges et, respectivement, la Convention TIR, la Convention d'harmonisation et la Convention de Kyoto révisée de l'OMD. En collaboration avec l'IRU, il a également élaboré une brochure soulignant l'importance et les avantages potentiels des deux instruments juridiques pour les Parties contractantes.

## X. Publications

28. Le Comité voudra peut-être aussi noter que le secrétariat TIR a apporté une contribution importante à l'élaboration d'une publication conjointe de la CEE, de la CESAP et de l'IRU intitulée « eTIR : vers un commerce international sans papier » et fourni deux articles au numéro de septembre 2016 de l'*Asian Journal for Transport and Infrastructure* intitulés respectivement « The TIR Convention and Benefits of Seamless movement of Vehicles in the Bangladesh, Bhutan, India and Nepal (BBIN) Subregion » (La Convention TIR et les avantages du mouvement sans encombre des véhicules dans la sous-région Bangladesh, Bhoutan, Inde et Népal) et « Cross-Border Facilitation in the context of the United Nations General Assembly Resolution 70/197 : Prospects for the TIR and Harmonization Conventions » (Facilitation des transports transfrontaliers dans le contexte de la Résolution 70/197 de l'Assemblée générale des Nations Unies : perspectives pour les Conventions TIR et d'harmonisation).

## XI. Invitation faite par le Comité à ses organes subsidiaires d'évaluer leurs activités régionales et mondiales

29. Lors de sa 143<sup>e</sup> session, le WP.30 a pris note de ce que le CTI avait invité ses organes subsidiaires à évaluer leurs activités régionales et mondiales, l'environnement qui leur était propice et tous les changements susceptible de s'avérer nécessaires pour accroître leur impact sur le terrain en faveur d'une mobilité durable (voir ECE/TRANS/254, par. 13). Le Groupe de travail a estimé que l'approche hybride adoptée dans son Règlement, tel qu'approuvé par le CTI en 2015, constituait un fondement suffisant pour ses activités aux échelons régional et mondial. Le WP.30 a ajouté qu'il appuyait toutes les activités de renforcement des capacités menées par le secrétariat de la CEE visant les instruments juridiques relevant de sa compétence en dehors de la région de la CEE, pour autant qu'un renforcement des capacités suffisant soit garanti au niveau de cette même région. Il a en outre été relevé que le Groupe de travail, le Comité de gestion TIR (AC.2) et le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) contribuaient à la promotion d'une mobilité durable en ne ménageant pas leurs efforts pour faciliter le franchissement des frontières par l'harmonisation des procédures douanières et autres et par un renforcement constant des instruments juridiques dont ils étaient chargés, favorisant ainsi des transports internationaux fluides et efficaces et une mobilité durable (voir ECE/TRANS/WP.30/286, par. 14).

## XII. Hommage à M<sup>me</sup> Helen Metaxa-Mariatou

30. En novembre 2016, M<sup>me</sup> Helen Metaxa-Mariatou a informé le secrétariat qu'en raison de changements professionnels elle ne serait plus en mesure d'assumer la présidence du WP.30. Depuis 1997, M<sup>me</sup> Metaxa-Mariatou a non seulement dirigé la délégation de l'administration des douanes grecques mais aussi présidé le Comité d'administration de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) en 2000 et en 2010, ainsi que les réunions de l'AC.2 en 2008. Elle a en outre participé activement aux activités de la TIRExB (2003-2006 et 2009-2012), notamment en tant que Présidente en 2011-2012, avant de présider le WP.30 en 2015 et 2016. Le Comité souhaitera certainement remercier M<sup>me</sup> Metaxa-Mariatou de ses efforts inlassables, pendant plus de deux décennies, pour promouvoir les avantages des instruments juridiques des Nations Unies dans le domaine des transports.

### **XIII. Considérations du Comité**

31. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités des Parties contractantes, du WP.30 et du secrétariat mentionnées ci-dessus, et leur apporter son soutien. Il est aussi invité à soutenir la poursuite du projet eTIR, à prolonger le mandat du WP.30/GE.1 jusqu'en 2017 et à donner des orientations concernant la question du financement des coûts de lancement et de développement du système international eTIR. Le Comité est en outre invité à encourager toutes les Parties contractantes à conclure les discussions sur la nouvelle annexe 10 à la Convention sur l'harmonisation portant sur les ports maritimes.

---