



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Quatre-vingtième session

Genève, 20-23 février 2018

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 **prolonger** jusqu'en 2018 le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1).

Le Comité est **invité à encourager** les Parties contractantes à prendre les dispositions nécessaires pour mettre à niveau les systèmes informatiques de leur administration douanière nationale de façon à permettre le fonctionnement d'un régime TIR complètement informatisé.

Le Comité souhaitera peut-être **examiner** et éventuellement **approuver** le texte d'une nouvelle convention sur les moyens de faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international.

Le Comité souhaitera peut-être **adopter** le mandat du WP.30 tel que révisé.



## 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 TIR de 1975 et appuyer le projet eTIR (ECE/TRANS/270, par. 87-89), et les a approuvées.

2. Le présent document a été élaboré conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs (CTI) pour la période 2016-2020 (ECE/TRANS/254, par. 156 et ECE/TRANS/2016/31, activité 02.10 : Problèmes douaniers intéressant les transports). On y trouvera une description des progrès accomplis en 2017 par les Parties contractantes, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et le secrétariat en ce qui concerne la facilitation du franchissement des frontières, notamment :

- Les faits nouveaux se rapportant à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) et aux activités de suivi et de renforcement des capacités destinées à faciliter l'application adéquate de cette convention à l'échelle nationale ;
- Les activités et faits nouveaux se rapportant à la Convention TIR et au fonctionnement du régime TIR, notamment les allégations persistantes de malversations financières visant l'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- Les progrès réalisés dans le cadre du projet eTIR, l'état d'avancement des efforts déployés en vue de l'élaboration du projet d'annexe 11 à la Convention afin d'encadrer juridiquement la mise en service de la procédure TIR informatisée et l'achèvement réussi du projet pilote CEE-IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie ;
- La signature, le 26 septembre 2017, par la CEE et l'IRU, d'un mémorandum d'accord d'une durée de cinq ans portant sur la coopération dans l'informatisation du régime TIR. Ce mémorandum d'accord est complété par un accord de financement visant à fournir les fonds nécessaires aux activités de la CEE concernant le système international eTIR, notamment l'amélioration constante et l'administration de ce système ;
- L'état d'avancement de l'élaboration d'une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés transportés internationalement par voie ferrée ;
- Les difficultés rencontrées dans l'application par l'Égypte et la Jordanie de la Convention douanière de 1954 relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés ;
- Les moyens d'accroître l'influence du Comité et de ses organes face aux défis actuels et aux nouvelles perspectives au niveau mondial.

## II. Convention sur l'harmonisation

3. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2017 il n'y a pas eu de nouvelle adhésion à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (« Convention sur l'harmonisation »), ce qui signifie que depuis l'entrée en vigueur de cet instrument au Turkménistan, le 27 février 2017, le nombre des Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation est de 58.

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

4. Le Comité souhaitera peut-être rappeler que, conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation, le secrétariat est 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 plusieurs reprises à y répondre pour le 20 mars 2017. Le Groupe de travail avait examiné les principaux résultats de l'enquête à sa 146<sup>e</sup> session (juin 2017) et avait considéré que ces résultats montraient que les Parties contractantes appliquaient avec succès plusieurs des dispositions prévues par l'annexe 8. En revanche, des progrès devaient être faits dans certains domaines, notamment en ce qui concernait l'utilisation du Certificat international de pesée de véhicule, la facilitation des procédures de délivrance de visas, le transfert des formalités de contrôle des postes frontière aux lieux de départ et de destination, l'adhésion à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles et l'acceptation du Certificat international de contrôle technique. En réponse à l'Union européenne qui proposait d'espacer davantage les enquêtes et de revoir les questions, le secrétariat avait expliqué qu'il était tenu juridiquement de procéder à l'enquête tous les deux ans, et que les questions étaient exactement les mêmes pour que les réponses puissent être effectivement comparées avec celles des enquêtes précédentes. Le secrétariat avait proposé que la question soit étudiée plus avant à une prochaine session de l'AC.3 (qui pourrait éventuellement avoir lieu en 2018) (voir ECE/TRANS/WP.30/292, par. 42).

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

5. En 2017, le Groupe de travail a poursuivi ses efforts en vue d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation, relative aux procédures de franchissement des frontières dans les ports maritimes. Alors que plusieurs délégations continuaient à plaider en faveur du nouveau projet, en particulier pour ce qui concerne les liaisons avec l'arrière-pays au sein de la chaîne d'approvisionnement, d'autres délégations ont déclaré douter de l'utilité du projet d'annexe 10, en raison notamment de l'existence de la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) visant à faciliter le trafic maritime international et ont averti que l'introduction de cette annexe pourrait créer une confusion juridique, voire une contradiction (voir ECE/TRANS/WP.30/290, par. 32 et 33). À la 146<sup>e</sup> session du Groupe de travail (juin 2017), les délégations de l'Allemagne, de la Belgique et des Pays-Bas, pays qui disposent des plus grands ports maritimes de toute l'Union européenne, ont indiqué qu'après avoir consulté leurs ministères compétents dans le domaine concerné, elles gardaient de sérieuses réserves quant à l'utilité et la valeur ajoutée qu'aurait un projet d'annexe à la Convention sur l'harmonisation, concernant les ports. La délégation de l'Italie a partagé ce point de vue. La délégation de la Fédération de Russie a déclaré que, selon elle, le projet d'annexe semblait avant tout déclaratoire et dépourvu de valeur juridique. Elle a aussi douté qu'il puisse avoir une valeur ajoutée par rapport à la Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international. En outre, elle s'est interrogée sur le rôle de la CEE dans ce domaine, les questions en jeu semblant plutôt relever de la compétence de l'OMI. Pour finir, le Groupe de travail a déclaré que bien que respectant pleinement la demande explicite du CTI et étant conscient de tous les efforts entrepris à ce stade pour établir un projet d'instrument adapté, il était amené à conclure que le texte, en raison de son caractère déclaratoire et répétitif, ne remportait pas suffisamment l'adhésion des participants du WP.30 pour qu'il soit possible de continuer d'y travailler. Il a donc prié le secrétariat de supprimer ce point de son ordre du jour et de faire rapport en conséquence au CTI à sa session de 2018. Enfin, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'organiser dès que possible une session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) afin de faire confirmer sa décision (voir ECE/TRANS/WP.30/292, par. 39-41).

### III. Convention TIR

6. Le 15 juin 2017, le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.317.2017.TREATIES-XI.A.16, annonçant que le Gouvernement indien avait déposé le 15 juin 2017 ses instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. Conformément au paragraphe 2 de l'article 53, la Convention entrera en vigueur pour l'Inde le 15 décembre 2017. Depuis l'adhésion de l'Inde à la Convention, celle-ci compte 71 Parties contractantes.

7. En 2017, 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. À sa soixante-sixième session (octobre 2017), le Comité de gestion TIR a adopté l'ensemble, qui prévoit, entre autres :

- L'augmentation de 50 000 dollars des États-Unis à 100 000 euros du montant maximum recommandé dont le paiement peut être exigé de l'association garante ;
- L'attribution au Comité de gestion TIR (AC.2) de nouvelles possibilités d'examiner les états financiers vérifiés soumis chaque année par l'organisme international habilité à faire appliquer le régime international de garanties ainsi qu'à éditer et à délivrer les carnets TIR, notamment en l'autorisant à demander des examens complémentaires ;
- Des prescriptions, telles que modifiées, imposées à l'organisme international en ce qui concerne la tenue des registres et la réalisation d'un audit externe indépendant ;
- L'insertion du terme « customs » (« douanes ») avant « frontier » (« frontière ») à l'article 2 de la Convention, qui établit clairement qu'au moins une frontière douanière doit être franchie pour que la Convention TIR devienne applicable. À la demande de la délégation kazakhe, cette proposition a été soumise séparément au dépositaire afin de ne pas compromettre l'acceptation de l'ensemble des autres modifications adoptées.

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

8. 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 gérées par le secrétariat TIR. Entamée en 2016, la première phase du projet visait à remplacer les applications TIR existantes (ITDBonline+, services Web ITDB et Registre des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la CEE). En 2017, la nouvelle Banque ITDB et le nouveau Service Web ITDB ont été mis en place. Dans les mois qui ont suivi, la nouvelle Banque avait trois fois plus d'utilisateurs que la précédente. La Banque contient actuellement des données concernant environ 34 000 titulaires de carnets TIR agréés. Le module correspondant à la base de données des bureaux de douane est en cours d'élaboration et devrait être mis à disposition au début de 2018.

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

9. Depuis la précédente session du Comité, tenue en février 2017, le secrétariat TIR a participé : a) au Comité administratif de la Convention douanière relative aux conteneurs (Bruxelles, 27 et 28 février 2017) ; b) à la réunion de haut niveau des Nations Unies pour la région de l'Eurasie sur le renforcement de la coopération en faveur du transit, de la facilitation du commerce et du Programme de développement durable à l'horizon 2030 (Hanoï, 7-9 mars 2017) ; c) au séminaire sur l'automatisation des procédures de transit et l'échange électronique de données dans le contexte de la facilitation du commerce (Istanbul, 19 et 20 avril 2017) ; d) à l'atelier sur le corridor TIR informatisé régional (Batumi, 11 et 12 mai 2017) ; e) au Forum international des transports (Leipzig, 31 mai-2 juin 2017) ; f) à la réunion avec la Commission européenne sur la base de données des bureaux de douane (Bruxelles, 30 mai 2017) ; g) à la réunion du Groupe d'experts des

douanes (document CEG/TIR/01) (Bruxelles, 31 mai 2017) ; h) à la Conférence Grails européenne (GR8Conf) (Copenhague, 1<sup>er</sup> et 2 juin 2017) ; i) à la Conférence 2017 de l'Organisation mondiale des douanes sur les technologies de l'information (Tbilissi, 7-9 juin 2017) ; j) à l'atelier régional de sensibilisation sur les principaux instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports routiers (Bruxelles, 4 juillet 2017) ; k) à la Conférence mondiale de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur le transit (Bruxelles, 10 et 11 juillet 2017) ; l) à la réunion avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sur les aspects intermodaux de la Convention TIR (Berne, 25 septembre 2017) ; m) à la cinquième réunion du Groupe de coordination interinstitutions sur le suivi et la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (New York, 3-5 octobre 2017) ; et n) au huitième Groupe de travail sur l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMD (Bruxelles, 16-18 octobre 2017).

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

10. En 2017, les allégations visant l'IRU et ses dirigeants sont restées au premier plan. L'IRU a rejeté fermement et catégoriquement toutes ces allégations et sa présidence a diligenté un audit externe indépendant, effectué par le bureau Ernst and Young, afin de pouvoir les réfuter. À la demande des Parties contractantes, le résumé du document de l'IRU intitulé « Review of governance and compliance areas and fact finding investigation » a été mis à la disposition des États par l'intermédiaire de leurs missions permanentes respectives à Genève. Dans le courant de l'année, il a été possible de consulter l'intégralité du rapport dans les bureaux de l'IRU à Bruxelles, Genève, Istanbul et Moscou, en suivant certaines procédures. Au moment de la soumission du présent document, aucune des Parties contractantes ne semblait avoir encore consulté le rapport dans son intégralité.

11. À leurs sessions d'octobre 2017, les organes directeurs de la Convention TIR ont été informés que l'IRU avait entamé le processus visant à exclure l'une des deux associations nationales de Roumanie, Associatia Româna Pentru Transporturi Rutiere Internationale (ARTRI), et à mettre fin à ses relations contractuelles avec celle-ci en raison de son comportement à l'égard de l'IRU. Les organes directeurs ont vivement incité toutes les parties concernées à ne ménager aucun effort pour assurer la continuité et l'efficacité de la gestion du système de garantie internationale, tout en veillant à ce que les associations nationales aient accès à toutes les procédures de recours interne, et n'ont pas douté qu'une solution satisfaisante puisse être trouvée afin d'éviter une éventuelle rupture de la chaîne de garantie.

12. Le 9 novembre 2017, l'IRU a informé le secrétariat de la CEE que, suite à une audience en appel le 8 novembre 2017, l'Assemblée générale de l'IRU avait décidé d'exclure l'ARTRI.

#### **V. Projets eTIR**

##### **A. Projets pilotes eTIR et nouvelles mesures en vue de l'informatisation complète du régime TIR**

13. Le projet pilote CEE-IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie s'est achevé avec succès en février 2017 et a abouti à la signature, le 26 septembre 2017, d'un mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération entre la CEE et l'IRU dans le domaine de l'informatisation du régime TIR. Ce mémorandum d'accord est complété par un accord de financement, signé le même jour et pour la même durée, en vue de l'informatisation totale du régime TIR. Cet accord de financement vise à fournir les fonds nécessaires aux activités de la CEE concernant eTIR, notamment l'amélioration constante et l'administration de ce système. En outre, à la cent quarante-septième session du WP.30, l'IRU a confirmé qu'elle serait prête à modifier l'accord de financement s'il fallait disposer de fonds supplémentaires pour assurer le développement et le déploiement rapides de nouvelles fonctions du système international eTIR demandées par les Parties contractantes

participant à des projets eTIR. Dans ce contexte, rappelant la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, adoptée en juin 2015 par le Comité de gestion TIR, le Comité des transports intérieurs est invité à demander instamment aux Parties contractantes de prendre les dispositions voulues pour faire en sorte que les systèmes informatiques de l'administration des douanes soient adaptés au fonctionnement d'un régime TIR entièrement informatisé.

14. Le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie est encore en cours de mise en œuvre et des efforts seront faits pour l'intégrer à l'ensemble des efforts qui sont déployés afin d'informatiser complètement le régime TIR.

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

15. Les vingt-sixième et vingt-septième sessions du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) se sont tenues les 18 et 19 mai 2017 et les 4 et 5 décembre 2017, à Genève. Pendant ces sessions, le WP.30/GE.1 a examiné la version 4.2a de la documentation conceptuelle, fonctionnelle et technique du système eTIR et les propositions de modification résultant des projets pilotes eTIR et des travaux du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.2).

16. À sa 147<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander au CTI de proroger le mandat du WP.30/GE.1 pour l'année 2018.

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

17. Le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR a tenu ses quatrième et cinquième sessions les 16 et 17 mai et les 30 et 31 octobre 2017, à Genève. Conformément à son mandat, le Groupe d'experts a élaboré un projet de cadre juridique de l'informatisation du régime TIR (eTIR). Le projet de cadre juridique se compose principalement d'une nouvelle annexe 11 à la Convention, qui est actuellement en cours d'examen par le WP.30.

18. Maintenant qu'il existe une nouvelle annexe, les Parties contractantes peuvent lancer l'informatisation, tandis que celles qui ne sont pas encore prêtes peuvent s'abstenir et adhérer au système eTIR à un stade ultérieur. En outre, quatre amendements à des articles existants du texte principal de la Convention et deux nouveaux articles sont proposés.

19. En présentant la nouvelle annexe 11, le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR s'est acquitté de son mandat. Par conséquent, à sa 147<sup>e</sup> session, le WP.30 a décidé qu'il n'était pas nécessaire de demander la prorogation du mandat du Groupe d'experts.

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

20. En 2017, compte tenu du plan de travail établi par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à sa soixante-dixième session (novembre 2016), le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports a poursuivi ses délibérations sur le projet de texte d'une nouvelle convention sur les moyens de faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international. Lors de différentes sessions, la délégation de l'Union européenne a fait observer qu'il était peu probable que l'Union ou ses États membres adhèrent au projet de convention car le texte ne semblait pas offrir d'avantages pour les

politiques ferroviaires et douanières de l'UE et pourrait même être en contradiction avec l'acquis communautaire sur la gestion des frontières. En outre, la Bulgarie (sur le plan douanier), la République tchèque et la Lettonie, qui sont membres de l'Union européenne et de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), ont déclaré qu'elles étaient favorables à l'idée de faciliter le transport ferroviaire de voyageurs, mais que le texte actuel n'offrait à leurs yeux aucun avantage ni aucune valeur ajoutée. De son côté, l'OSJD a continué de préconiser l'élaboration d'une nouvelle convention, principalement en raison du caractère obsolète de la Convention de 1952 et du fait qu'elle ne satisfaisait pas aux prescriptions modernes applicables au secteur ferroviaire. Le représentant de l'OSJD a mentionné la récente diminution du trafic ferroviaire de voyageurs et de bagages entre l'Est et l'Ouest et attribué cette diminution, entre autres, aux formalités administratives imposées au passage des frontières. Le projet de convention visait précisément à améliorer la situation. Le représentant de l'OSJD a en outre fait remarquer que si ce projet était certes intéressant pour les pays européens, il favorisait aussi les intérêts particuliers de pays comme la Chine, le Kazakhstan, la Mongolie et d'autres pays d'Asie centrale. La délégation de la Fédération de Russie a souscrit à la position de l'OSJD, en insistant sur sa pertinence pour l'ensemble du continent eurasiatique. Elle a considéré que le projet de convention servirait de document de base pour la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux.

21. À sa session d'octobre, le Groupe de travail a estimé que le projet de convention gagnerait à être retravaillé en tenant compte d'un certain nombre de questions soulevées par le secrétariat sur la portée juridique de certaines de ses dispositions. Afin que les progrès se poursuivent, les rédacteurs du projet de convention ont été priés de transmettre au secrétariat un texte complet avant le 25 novembre 2017, de sorte que celui-ci puisse être mis à l'ordre du jour de la 148<sup>e</sup> session. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de rendre compte de ses conclusions au Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à sa prochaine session (Genève, 27-29 novembre 2017). Le texte final du projet de convention figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/6. Sous réserve de l'adoption du texte en question par le Groupe de travail, le CTI est invité à examiner et éventuellement approuver le texte de la nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, et prier le secrétariat de le transmettre au Secrétaire général de l'ONU, en sa qualité de dépositaire.

## **VII. Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)**

22. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2017, l'état des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) n'a pas changé, et qu'à ce jour les Conventions comptent respectivement 80 Parties contractantes et 26 Parties contractantes.

23. En 2017, le Groupe de travail a rencontré des difficultés dans l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie, dues au fait que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures établis par la Convention. Le Groupe de travail a été d'avis que les autorités nationales compétentes devaient respecter strictement les délais prévus par la Convention, en particulier à l'article 26, qui dispose sans équivoque que « Les autorités douanières n'ont pas le droit d'exiger le paiement des droits et taxes à l'importation de l'association garante à raison des véhicules ou pièces détachées importés temporairement lorsque la non-décharge du titre d'importation temporaire n'a pas été notifiée à cette association dans un délai d'un an à compter de la date d'expiration de la validité de ce titre. Les autorités douanières fournissent aux associations garantes des renseignements sur le montant des droits et taxes à l'importation dans un délai d'un an à partir de la notification de la non-décharge. La responsabilité de l'association garante au titre de ces sommes prend fin si ces renseignements ne sont pas fournis dans ce délai d'un an ». L'application correcte de cet article ainsi que des autres dispositions de

la Convention devrait être le premier point à examiner lors des procès intentés par les administrations douanières aux associations nationales, ce qui permettrait d'éviter que les réclamations n'arrivent devant les tribunaux longtemps après l'expiration des délais légaux. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de porter les questions soulevées ainsi que l'évaluation préliminaire du document à l'attention des Gouvernements égyptien et jordanien, pour leur demander des éclaircissements sur la situation actuelle et solliciter leurs commentaires. En dépit des rappels qui leur ont été envoyés en septembre 2017, aucun de ces pays n'a encore répondu.

### **VIII. Moyens d'accroître l'influence du Comité et de ses organes face aux défis actuels et aux nouvelles perspectives au niveau mondial**

24. À sa 146<sup>e</sup> session (juin 2017), le Groupe de travail a pris note de la décision n° 6 du CTI, dans laquelle le Comité « s'est félicité des débats sur le renforcement du rôle du Comité dans une conjoncture mondiale en pleine mutation, tenus lors de la réunion des présidents des organes subsidiaires, et a envisagé les moyens d'accroître l'influence du Comité et de ses organes face aux défis actuels et aux nouvelles perspectives au niveau mondial, conformément à la résolution ministérielle du 21 février 2017, adoptée lors de la soixante-dix-neuvième session du Comité, notamment en faisant référence, dans les mandats des groupes de travail, aux questions relatives à la mise en œuvre des objectifs de développement durable axés sur les transports ». Le Groupe de travail a souligné la pertinence de ses travaux dans le cadre de la réalisation de différents objectifs de développement durable et, en particulier : de l'objectif 9, relatif à l'industrie, à l'innovation et à l'infrastructure (adhésion à la Convention TIR et à la Convention sur l'harmonisation, mise en œuvre de la Convention TIR, projet eTIR et procédures d'harmonisation) ; de l'objectif 12, relatif à la consommation et à la production responsables (renforcement de la chaîne d'approvisionnement par la facilitation du passage des frontières) ; et de l'objectif 17, relatif aux partenariats pour la réalisation des objectifs (application du système international de garanties TIR). En ce qui concerne le Programme 2030, le Groupe de travail a été entièrement d'accord avec la Division des transports durables de la CEE sur le fait qu'il fallait à tout prix mettre en place, pour les transports intérieurs, un système réglementaire harmonisé qui constitue le fondement de transports et d'une mobilité durables. Le Groupe de travail a en outre répété qu'il appuyait, ainsi qu'il l'avait affirmé à sa 143<sup>e</sup> session, 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 (voir ECE/TRANS/WP.30/286, par. 14). Enfin, le WP.30 a manifesté son appui à l'informatisation des transports intérieurs en déclarant qu'il fallait absolument concrétiser le système eTIR dans les plus brefs délais. À cette fin, et compte tenu des progrès accomplis dans l'élaboration du cadre juridique de ce système, il a pressé les Parties contractantes d'affecter dès que possible des ressources, dans les budgets qu'elles consacraient à l'informatique, à l'intégration du système eTIR dans leurs systèmes douaniers nationaux. Dans ce contexte, le Groupe de travail a confirmé la recommandation faite par le GE.1 et le GE.2 d'envisager que les coûts de maintenance puissent être financés au moyen de contributions sur les transports TIR. Toutefois, on ignorait encore d'où proviendrait le financement des premières dépenses liées à la mise au point et à la mise en place du système, qui étaient pourtant essentielles pour le démarrage du projet.

25. À sa 147<sup>e</sup> session (octobre 2017), le Groupe de travail a adopté une proposition visant à modifier son mandat afin de contribuer à la promotion du Programme de développement durable et des objectifs de développement durable qui en découlent. À présent, les dispositions telles que modifiées sont libellées comme suit : « a) Lancer et mener des initiatives tendant à harmoniser et à simplifier les règlements, les règles et les documents relatifs aux procédures de passage des frontières pour les divers modes de transport intérieur, en s'attachant plus particulièrement, dans la mesure du possible, à contribuer à promouvoir le Programme de développement durable des Nations Unies à

l'horizon 2030 (résolution 70/1 de l'Assemblée générale) et les objectifs de développement durable s'y rapportant. ».

26. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de faire part au CTI de ses observations, pour examen et adoption à sa session de février 2018.

## **IX. Examen par le Comité**

27. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités des Parties contractantes, du WP.30 et du secrétariat mentionnées ci-dessus, et leur apporter son soutien. Il est aussi invité à soutenir la poursuite du projet eTIR et pour cela à prolonger jusqu'en 2018 le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1), à demander instamment aux Parties contractantes de prendre les dispositions nécessaires pour mettre à niveau les systèmes informatiques de leur administration douanière nationale afin de permettre le fonctionnement d'un régime TIR complètement informatisé, à examiner et éventuellement approuver le texte de la nouvelle convention sur les moyens de faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, et à adopter le mandat du WP.30 tel que révisé.

---