



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****146^e session**

Genève, 13-16 juin 2017

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières
aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952****Convention relative à la facilitation du franchissement
des frontières pour les voyageurs, les bagages
et les bagages non accompagnés dans le cadre
du transport ferroviaire international****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 145^e session, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, pour information à la présente session, un bref aperçu du déroulement des discussions concernant le nouveau projet de Convention (voir ECE/TRANS/WP.30/290, par. 40).
2. À cette fin, le secrétariat a établi le présent document, qui devrait être lu et compris en corrélation avec le document ECE/TRANS/2014/15, établi par le secrétariat pour la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (février 2014) et contenant un historique des débats sur la modification de la Convention de 1952 et l'élaboration d'une nouvelle convention tenus entre 2006 et 2013.

II. Rappel historique depuis 2014

3. À sa soixante-seizième session, en février 2014, le CTI a été informé de la proposition faite par la Fédération de Russie et appuyée par plusieurs autres pays, ainsi que par des compagnies ferroviaires, visant à élaborer une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. La Fédération de Russie a avancé un certain nombre d'arguments en faveur de l'élaboration d'une nouvelle convention dans ce domaine, plutôt que de l'adhésion à la Convention de 1952, qu'elle jugeait dépassée. Le document ECE/TRANS/2014/15 présentait les observations reçues sur la question et en faisait la synthèse. Le Comité s'est félicité de la constitution d'un groupe informel d'experts chargé de faciliter les travaux futurs dans ce domaine et a remercié le Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), qui avait proposé d'accueillir la première réunion de ce groupe



informel en Pologne ; a aussi remercié la Fédération de Russie, qui avait proposé d'accueillir la deuxième réunion dudit groupe ; et a demandé audit groupe d'informer le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de ses travaux, pour que ces derniers fassent rapport au Comité à sa prochaine session sur les progrès réalisés par ledit groupe (voir ECE/TRANS/240, par. 56).

4. À sa 137^e session (juin 2014), 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'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 Commission économique pour l'Europe (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 était 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 (voir ECE/TRANS/WP.30/274, par. 41).

5. À sa 138^e session (octobre 2014), le Groupe de travail a noté qu'à l'initiative de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), un groupe informel d'experts chargé d'élaborer la nouvelle convention s'était réuni pour la première fois les 8 et 9 septembre 2014 à Varsovie et que des représentants de 12 pays avaient participé à la réunion. Des informations relatives à cette réunion, transmises par l'OSJD, ainsi que des propositions concernant la structure et le contenu d'une nouvelle convention figurent dans le document informel WP.30 (2014) n° 12. La première réaction du représentant de l'Union européenne (UE) a été de relever qu'il serait utile de disposer d'informations complémentaires sur la nécessité d'élaborer une nouvelle convention et sur sa relation avec les instruments juridiques existants, ainsi que sur leur applicabilité actuelle. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies et demandé aux délégations d'informer de ce projet les entreprises des chemins de fer et les opérateurs concernés en les invitant à y participer. Le Groupe de travail a en outre décidé de suivre les faits nouveaux dans ce domaine lors de ses prochaines sessions (voir ECE/TRANS/WP.30/276, par. 42).

6. À sa 139^e session (février 2015), le Groupe de travail a pris note du document informel WP.30 (2015) n° 4, donnant des informations actualisées provenant de l'OSJD et portant sur les travaux d'un groupe informel d'experts chargé d'élaborer un projet de texte. À la réunion commune des représentants plénipotentiaires des membres de la Conférence ministérielle de l'OSJD et de la Conférence des directeurs généraux des chemins de fer de l'OSJD (décembre 2014, Varsovie), il avait été décidé que deux réunions du groupe d'experts auraient lieu en 2015. La première réunion (26 et 27 mai 2015, Varsovie) devait déboucher sur un accord concernant le concept de la nouvelle convention, ce qui permettrait d'en perfectionner le texte. Le Groupe de travail a rappelé qu'un concept préliminaire relatif à la structure et à l'objet de la convention envisagée avait été présenté à sa précédente session (document informel WP.30 (2014) n° 12) (voir ECE/TRANS/WP.30/278, par. 41).

7. À sa soixante-dix-septième session (février 2015), le CTI a pris note des activités liées à l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières par chemin de fer pour les voyageurs et a recommandé aux parties intéressées de poursuivre leurs travaux tendant à formuler un projet de convention dans le cadre du groupe informel d'experts de l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer, le but étant d'examiner comme il convenait les résultats de ces travaux, d'abord dans le cadre du SC.2 et du WP.30, puis à la soixante-dix-huitième session du Comité (voir ECE/TRANS/248, par. 84).

8. À sa 140^e session (juin 2015), le Groupe de travail a été informé que le groupe informel d'experts constitué en vue d'élaborer un projet de nouvelle convention s'était réuni à Varsovie les 27 et 28 avril 2015. Le secrétariat de la CEE avait également participé à la réunion. Le Groupe de travail a demandé à l'OSJD de soumettre une première ébauche du texte de la nouvelle convention au secrétariat d'ici au 20 août 2015, afin qu'il puisse l'examiner à sa session d'octobre 2015. Le représentant de la Fédération de Russie a suggéré que le projet de nouvelle convention soit soumis au CTI à sa soixante-dix-huitième session (février 2016). Répondant à des questions sur la nature et le champ d'application de la nouvelle convention, le représentant de l'OSJD a expliqué que celle-ci ne serait pas exclusivement une convention douanière, mais un instrument juridique complet censé s'appliquer à tous les types de contrôles aux frontières qui peuvent être effectués par les organismes de contrôle des frontières, y compris la police des frontières, dans le cadre de la circulation internationale de voyageurs et de leurs bagages (voir ECE/TRANS/WP.30/280, par. 44 et 45).

9. À la 141^e session du Groupe de travail (octobre 2015), le représentant de l'OSJD a présenté les principales dispositions du projet de convention, telles qu'énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/22. Le représentant des Chemins de fer russes, s'exprimant au nom du groupe de travail informel, a invité les délégations intéressées à participer aux travaux du groupe. Plusieurs délégations (Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Suisse et Ukraine) ont fait des suggestions visant à améliorer le texte du projet. Le représentant de l'UE a fait remarquer qu'il était important d'éviter les doubles emplois avec d'autres instruments juridiques en vigueur et a proposé qu'une analyse soit effectuée à cette fin entre la Convention de 1952, les Conventions de Kyoto, l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation, le projet de nouvelle convention et d'autres instruments juridiques pertinents. Plusieurs délégations ont appuyé cette proposition. Le Groupe de travail a finalement décidé : a) d'appuyer le projet, tout en remerciant l'OSJD et le groupe de travail informel pour le travail accompli ; b) d'inviter les délégations à communiquer leurs observations et avis au secrétariat au plus tard le 16 novembre 2015 ; et c) de charger le secrétariat d'établir, avec le concours de l'OSJD, du groupe de travail informel et des délégations intéressées, un document contenant une analyse comparative de la nouvelle convention et d'autres instruments juridiques pertinents, en vue de faciliter l'examen du projet de texte de cette convention à la prochaine session (voir ECE/TRANS/WP.30/282, par. 35 à 38).

10. À la 142^e session du Groupe de travail (février 2016), le représentant de l'OSJD a fait observer que le nouveau texte ne reprenait pas les dispositions d'autres grands instruments juridiques internationaux, comme l'avait montré une analyse comparative menée à la demande du Groupe de travail (voir ECE/TRANS/WP.30/2016/6, annexe 1). Il a ajouté que la facilitation du transport ferroviaire de voyageurs était importante pour les pays de l'Europe et de l'Asie, et que l'OSJD collaborait étroitement avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) dans ce domaine. Il a également informé le Groupe de travail que l'avant-projet de la convention avait été largement révisé après la session d'octobre 2015 du WP.30 et avait été examiné à la session de novembre 2015 du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). La liste des documents informels contenant les observations faites avant cette session du SC.2 pouvait être consultée dans le document ECE/TRANS/WP.30/2016/6. Le SC.2 avait eu une impression positive du texte et avait demandé qu'il soit également analysé dans le contexte des accords bilatéraux actuels dans le domaine ferroviaire (l'analyse peut être consultée dans le document ECE/TRANS/WP.30/2016/6, annexe 2). Un représentant du groupe de travail informel a indiqué qu'à la suite des débats intenses sur la question au sein du WP.30 et du SC.2, des observations avaient été reçues de la part de plusieurs délégations. Toutefois, s'agissant de l'analyse des accords bilatéraux, seule la Fédération de Russie avait communiqué l'information demandée. Le représentant du groupe de travail a invité toutes les autres délégations intéressées à participer aux travaux sur ce nouvel instrument juridique qui aurait des effets positifs dans toute la région. Le Groupe de travail a pris note d'une nouvelle version du projet de convention, présentée dans le document ECE/TRANS/WP.30/2016/5. Les délégations du Bélarus, du Kazakhstan et de l'Ukraine ont manifesté leur appui à la nouvelle convention. Le secrétariat a souligné que le groupe informel d'experts avait accompli un travail d'envergure et produit un texte de grande

qualité, selon le mandat que lui avait confié le Groupe de travail. Il a également insisté sur l'importance, pour les délégations, de mener des consultations au niveau national afin de recueillir les avis des principales parties prenantes, tout en rappelant que le délai de soumission de documents officiels en vue de la session de juin était bref (10 mars 2016) (voir ECE/TRANS/WP.30/284, par. 39 à 42).

11. À sa soixante-dix-huitième session, tenue en février 2016, le CTI s'est félicité de l'avancement des travaux du groupe informel d'experts sur la nouvelle convention relative à la facilitation du passage des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer et a remercié le groupe pour ses travaux. Il a invité le WP.30 et le SC.2 à organiser une réunion spéciale en 2016, en coopération avec tous les participants du CTI intéressés et les parties prenantes concernées, afin de mettre la dernière main au projet de convention, à envisager d'établir une liste de bonnes pratiques (en utilisant la même méthode de travail que pour l'élaboration de l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation) en vue de la future adoption de la convention par le Comité et de son ouverture à la signature par les pays intéressés, et à lui faire rapport, à sa session de 2017, sur les progrès réalisés (voir ECE/TRANS/254, par. 95).

12. À sa 143^e session (juin 2016), le Groupe de travail a mentionné le document informel n° 10 du WP.30 (2016), établi par la Commission européenne et contenant les commentaires de l'UE et de ses États membres sur le projet de convention. Il a également pris note du document informel n° 11 du WP.30 (2016), contenant les commentaires du Comité des douanes du Bélarus concernant le chapitre 4 du projet. En outre, le Groupe de travail a noté que le groupe informel d'experts, qui avait établi la version initiale et dont la prochaine session aurait lieu les 12 et 13 juillet 2016, passerait également en revue tous les commentaires et élaborerait en parallèle une version révisée. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire en sorte que la version qu'il réviserait soit disponible à temps pour permettre au groupe informel d'experts d'en tenir compte à sa session de juillet 2016. Le Groupe de travail a également noté qu'à sa soixante-dix-huitième session, le CTI avait notamment invité le WP.30 et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à organiser en 2016 une réunion spéciale avec tous les acteurs intéressés du CTI et les parties prenantes concernées afin d'achever le projet de convention (et d'envisager à terme l'élaboration d'un recueil de bonnes pratiques) en vue de son adoption par le Comité et de l'ouverture à la signature par les pays intéressés, et à rendre compte des progrès accomplis au CTI à sa session de 2017 (voir aussi le document ECE/TRANS/254, par. 95). Dans ce contexte, le Groupe de travail a pris note d'une lettre dans laquelle les Chemins de fer russes appuyaient cette décision du CTI, mais a considéré que ses discussions internes n'étaient pas suffisamment avancées pour justifier l'organisation d'une telle session conjointe avec le SC.2. Le Groupe de travail a chargé la Présidente ou le secrétariat de rendre compte des progrès sur cette question au SC.2 lors de sa session annuelle de 2016 et au CTI à sa session de 2017. Dans le même temps, il a décidé qu'il reviendrait sur la question de l'organisation d'une réunion spéciale lors d'une future session, en fonction de l'état d'avancement du projet de nouvelle convention (ECE/TRANS/WP.30/286, par. 50 à 54).

13. À sa 144^e session (octobre 2016), le Groupe de travail a été informé que le groupe informel d'experts s'était à nouveau réuni les 26 et 27 juillet 2016 et qu'à cette occasion il avait examiné toutes les observations formulées et en parallèle préparé les grandes lignes d'une nouvelle version du projet de convention. Le Groupe de travail a pris note des modifications apportées au texte et considéré qu'elles constituaient un effort important vers la création d'un instrument juridique international à part entière devant permettre de couvrir les questions traitées. 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. En conclusion, le Groupe de travail a convenu que la version finale du projet de texte devrait être examinée par le Bureau des affaires juridiques pour savoir si le Secrétaire général de l'ONU pourrait en être le dépositaire. Le Groupe de travail a par ailleurs rappelé qu'à sa soixante-dix-huitième session, le CTI, entre autres, avait invité le WP.30 et le SC.2 à organiser une réunion spéciale en 2016, en coopération avec tous les membres intéressés du CTI et les parties prenantes concernées, afin de finaliser le projet de convention (et d'envisager à terme l'élaboration d'un recueil de bonnes pratiques) en vue de son adoption future par le CTI et de son ouverture à la signature par les

pays intéressés, et à rendre compte au CTI, à sa session de 2017, des progrès réalisés dans ce sens (voir aussi le document ECE/TRANS/254, par. 95). Cependant, à sa 143^e session, le Groupe de travail avait estimé que ses discussions internes n'étaient pas suffisamment avancées pour permettre l'organisation d'une session spéciale commune avec le SC.2. Le Groupe de travail avait alors chargé la Présidente ou le secrétariat de rendre compte des progrès sur cette question au SC.2 lors de sa session annuelle de 2016 et au CTI lors de sa session de 2017. Dans le même temps, il avait décidé qu'il reviendrait sur la question de l'organisation d'une réunion spéciale lors d'une future session, en fonction de l'état d'avancement du projet de nouvelle convention (ECE/TRANS/WP.30/286, par. 54) (voir ECE/TRANS/WP.30/288, par. 32 à 37).

14. À la soixante-dixième session du SC.2, tenue en novembre 2016, la délégation de la Fédération de Russie a rappelé au secrétariat l'urgente nécessité de convoquer une session spéciale du WP.30 et du SC.2 pour examiner le projet de convention, conformément à l'invitation susmentionnée du Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session (février 2016). Les délégations de l'Azerbaïdjan, du Bélarus et du Kirghizistan ont appuyé cette démarche. Le représentant de l'UE a souligné que la Commission voyait un intérêt certain dans le principe d'un accord multilatéral qui s'appliquerait aux frontières extérieures de l'UE et entre des pays tiers, et qui permettrait que la multitude d'accords bilatéraux soient remplacés par un accord multilatéral. La Commission souhaitait examiner le projet actuel (final) afin de vérifier que les observations soumises par les DG TAXUD et MOVE¹, au sujet de la politique douanière et de la sécurité, avaient été pleinement prises en compte. La Commission était d'avis que les observations relatives aux douanes avaient été en partie, mais pas totalement, intégrées et que les observations concernant la police et les services d'immigration n'avaient pour la plupart pas encore été intégrées. La Commission devait veiller à ce qu'une clause de déconnexion appropriée soit ajoutée pour préciser qu'entre les États membres de l'Union européenne seul l'acquis de l'UE (et non la Convention) s'appliquerait. Enfin, la Commission devait réserver sa position jusqu'à ce qu'elle puisse vérifier avec les collègues responsables de la politique douanière et des contrôles aux frontières ce qu'impliquerait aller de l'avant avec le nouvel accord. Le Groupe de travail a approuvé le programme suivant pour l'élaboration de la version finale de la nouvelle convention : a) premier examen de fond du projet par le WP.30 : février 2017 ; b) le secrétariat envoie un projet modifié au WP.30 et au Bureau des affaires juridiques à New York : 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 Groupe de travail a encouragé les gouvernements intéressés à continuer de contribuer aux discussions et à la finalisation du projet de convention (voir ECE/TRANS/SC.2/226, par. 29 à 35).

15. À sa 145^e session, tenue en février 2017, le Groupe de travail a noté que le SC.2 s'était réuni en novembre 2016 et que le secrétariat, mandaté par le Groupe de travail, avait participé à cette session. À cette occasion, les délégués des deux groupes de travail avaient pu examiner le projet de convention (pour information, un seul délégué du WP.30 avait participé à la session). Le SC.2 avait convenu avec le WP.30 qu'il serait prématuré de consacrer une session spéciale au projet de texte. Le SC.2 s'était cependant mis d'accord sur la marche à suivre pour examiner plus avant le projet, à savoir : a) le WP.30 procéderait à un premier examen substantiel du projet : février 2017 ; b) le secrétariat enverrait un projet modifié au WP.30 et au Bureau des affaires juridiques à New York : mars 2017 ; c) le WP.30 mettrait la dernière main au projet : juin 2017 ; d) le texte final serait 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 avait 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 une fois qu'il aurait été approuvé par le CTI. Dans son intervention, le représentant de la Commission européenne a fait valoir que, bien que l'UE ait contribué aux

¹ Directions générales de la fiscalité et de l'union douanière et de la mobilité et des transports.

discussions passées concernant cette question, en formulant des observations provisoires générales et techniques, la Commission ne disposait pas encore du mandat lui permettant de participer à des négociations en vue de conclure un nouvel instrument juridique international. En outre, le Groupe de travail n'avait pas encore approuvé le programme, que le représentant jugeait ambitieux. Le représentant a également donné des détails au sujet des complexes mécanismes de coordination en jeu dans le cadre de cette question, qui recoupaient trois des principaux domaines d'action de l'UE, à savoir le secteur ferroviaire, l'administration des douanes et l'acquis communautaire en matière de gestion des frontières. Pour l'heure, l'UE n'avait dégagé aucune valeur ajoutée ni aucun avantage à retirer du projet de convention dans l'un quelconque des domaines précités. Plusieurs dispositions semblaient même incompatibles avec l'acquis communautaire. Enfin, le représentant a fait observer que la nouvelle convention ne permettrait ni de remplacer les accords bilatéraux, ni même peut-être de les favoriser étant donné qu'aucun modèle d'accord bilatéral n'y figurait. Il a prié les représentants de fournir des arguments concis et convaincants concernant les avantages éventuels à en retirer. Pour l'instant, le projet de convention était seulement à même de servir de référence pour un nombre réduit de pays dans le cadre d'accords bilatéraux. Le représentant de l'OSJD a apporté de nouvelles précisions concernant le contexte et la nécessité de l'élaboration d'une nouvelle convention, principalement en raison du caractère obsolète de la Convention de 1952 et du fait que celle-ci ne satisfaisait pas aux prescriptions actuellement applicables au secteur ferroviaire. Il a souligné la récente diminution du trafic ferroviaire de voyageurs et de bagages entre l'Est et l'Ouest et a attribué cette diminution, entre autres, aux formalités administratives exigées au passage des frontières. Le projet de convention visait précisément à améliorer la situation. Le représentant de l'OSJD a en outre indiqué que, si ce projet était 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 était d'avis que le projet de convention servirait de document de base pour la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux. Le représentant de l'OTIF, se référant au caractère non contraignant d'un grand nombre des dispositions de la nouvelle convention, a proposé d'adopter une résolution, une recommandation ou un code de conduite, émanant du Comité des transports intérieurs, qui pourrait guider les pays intéressés dans la conclusion d'une série d'accords bilatéraux ou multilatéraux afin de régler les problèmes pressants dans le domaine du transport transfrontalier de voyageurs et de bagages. En réponse à une proposition des délégations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine, le Groupe de travail est convenu de poursuivre ses discussions à la prochaine session, sur la base d'un nouveau projet de texte comprenant les modifications proposées dans le document WP.30 (2017) n° 5. En outre, le secrétariat a été prié d'inviter les participants du SC.2 à prendre part aux discussions et, afin de permettre à ceux-ci d'être plus efficaces, de prévoir, dans le projet d'ordre du jour, un créneau pour traiter cette question. Enfin, le secrétariat a été prié d'établir, pour la prochaine session, un bref exposé général concernant l'état des discussions relatives au nouveau projet, pour informer le Groupe de travail. Les délégations ont été invitées à soumettre au secrétariat, le 20 mars 2017 au plus tard, leurs contributions écrites aux discussions. La délégation de l'Union européenne a fait savoir qu'il faudrait au moins six semaines à ses États membres pour parvenir à une position commune, ce qui l'empêcherait donc de respecter le délai. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de rendre compte de ses conclusions au Comité des transports intérieurs. Pour finir, le Groupe de travail a invité le groupe informel d'experts à tenir une réunion de consultation à laquelle seraient conviés les représentants des États, des organisations régionales d'intégration économique et des organisations internationales intéressées, et qui serait chargée de revoir le texte du projet de convention à soumettre à la 146^e session du WP.30 (voir ECE/TRANS/WP.30/290, par. 35 à 40).

16. À sa soixante-dix-neuvième session (février 2017), le CTI a été informé des travaux sur le transport ferroviaire menés par le SC.2, c'est-à-dire la mise en place d'un Observatoire international de la sécurité ferroviaire, le Plan d'action pour la mise en œuvre de l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation, et le programme en vue de la finalisation de la nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer. Il a donné les indications suivantes quant à ce programme : suite à un examen approfondi du projet par le

WP.30 à sa 145^e session (février 2017) : a) le secrétariat, en mars 2017, devrait distribuer le projet modifié au WP.30 et à la Section des traités du Bureau des affaires juridiques pour examen ; b) le Groupe de travail devrait achever ses observations sur le projet d'ici à juin 2017 ; c) le secrétariat devrait distribuer le texte définitif au WP.30 et au SC.2 d'ici à juillet 2017 ; d) le WP.30 pourrait adopter le texte final à sa 147^e session (octobre 2017) ; e) le SC.2 pourrait faire de même lors de sa soixante-dixième session, en novembre 2017 ; et g) le Comité pourrait envisager d'approuver le texte définitif à sa quatre-vingtième session (février 2018) (voir document informel ITC (2017) n^o 11, décision 36).

III. Examen par le Groupe de travail

17. Le Groupe de travail est invité à prendre note de cette rétrospective chronologique lors de l'examen de la marche à suivre concernant 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.
