



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Soixante-quatorzième session**Genève, 28 février-1^{er} mars 2012

Point 9 g) de l'ordre du jour provisoire

Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité:**Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)****Renforcement des mesures de facilitation du franchissement des frontières (Convention sur l'harmonisation, projet eTIR et autres mesures de facilitation du transit douanier)****Note du secrétariat****I. Historique et mandat**

1. À sa session précédente, le Comité a noté et appuyé les activités mises en œuvre par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) visant à renforcer la Convention TIR, en particulier grâce à l'informatisation du régime TIR dans le cadre du projet eTIR. Le Comité a préconisé la poursuite du projet eTIR et a décidé de prolonger le mandat du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'à l'année 2011 et d'effectuer une analyse coûts-avantages du régime eTIR (ECE/TRANS/221, par. 64 et 65).

2. Le présent document a été établi conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8 et Corr.1, activité 02.10: Problèmes douaniers intéressant les transports). Il rend compte des progrès accomplis en 2011 par les Parties contractantes, le WP.30 et le secrétariat dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, en particulier:

- Les amendements à 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 la Convention à l'échelle nationale;
- Les principaux résultats de l'examen stratégique du régime TIR, dont l'élaboration a été demandée par la Commission économique pour l'Europe (CEE) en vue d'évaluer

la pertinence de ce régime par rapport à d'autres systèmes et de mieux comprendre la demande actuelle, du point de vue d'une grande diversité de clients (expéditeurs, prestataires de services logistiques, transporteurs et administrations des douanes);

- L'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention TIR sur les conditions et prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale à prendre en charge le fonctionnement du régime de garantie TIR et la poursuite de l'examen des dispositions en matière de vérification visant à s'assurer de la bonne gouvernance et de la transparence du régime TIR;
- Les progrès réalisés dans la mise au point des aspects techniques du projet eTIR et l'exécution de l'analyse coûts-avantages de ce projet, comme suite à la demande faite par le Comité des transports intérieurs à sa session précédente.

II. Convention sur l'harmonisation et Manuel OSCE-CEE sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières

3. Le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, a publié la notification dépositaire C.N.534.2011.TREATIES-1 en date du 1^{er} septembre 2011, annonçant l'entrée en vigueur, le 30 novembre 2011, d'une nouvelle annexe 9 à la Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), relative au passage des frontières dans le transport ferroviaire. Les nouveaux principes fondamentaux suivants visant à faciliter les procédures de passage des frontières dans le transport international de marchandises par chemin de fer sont introduits dans cette nouvelle annexe (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2010/1):

- Allégement des formalités de passage des frontières par des agents et d'autres personnes participant au transport ferroviaire international, y compris la délivrance de visas;
- Conditions minimales en matière d'infrastructure et de personnel pour les gares frontière (d'échange) afin de rationaliser et d'accélérer les formalités à accomplir dans ces gares, y compris systèmes informatiques et moyens de télécommunication permettant l'échange préalable d'informations sur les marchandises;
- Coopération et coordination des actions entre pays voisins dans les gares frontière (d'échange); reconnaissance réciproque des contrôles de tous types portant sur le matériel roulant, les conteneurs, les semi-remorques aptes au ferroutage, ainsi que sur les marchandises;
- Mise en œuvre de contrôles douaniers suivant le principe d'une sélection basée sur l'analyse et la gestion des risques;
- Simplification des contrôles dans les gares frontière (d'échange) et mise en œuvre, dans la mesure du possible, de certains types de contrôles dans les gares de départ et de destination;
- Établissement de délais pour le dédouanement et contrôle des retards effectifs des trains ou des wagons aux gares frontière (d'échange);
- Réduction du recours aux documents sur support papier et simplification des procédures en matière de documentation, en utilisant des systèmes électroniques pour l'échange d'informations;

- Utilisation de la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS, également en tant que document douanier.

4. Le WP.30 a achevé l'examen des conclusions d'une enquête sur l'application, au niveau national, de l'annexe 8 relative au passage des frontières en transport routier international (ECE/TRANS/WP.30/2011/1). Cette enquête a démontré que les Parties contractantes qui avaient répondu étaient bien conscientes des obligations qu'elles avaient contractées en vertu de l'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation et qu'elles avaient commencé à la mettre en œuvre. S'agissant du respect des obligations, les progrès les plus rapides observés concernaient les obligations relatives au transfert des contrôles des postes frontière aux bureaux intérieurs, au traitement des chargements urgents et aux besoins en infrastructures des points de passage des frontières. En revanche, les progrès se sont avérés lents dans les domaines relatifs aux procédures de délivrance des visas et au certificat international de pesée de véhicule. Les Parties contractantes et la CEE ont été invitées à continuer de promouvoir ce certificat, notamment en faisant connaître l'expérience des pays qui acceptent déjà ce document et qui ont donné leur agrément à des stations de pesage.

5. En ce qui concerne les activités futures de suivi de l'application de l'annexe 8, le WP.30 a estimé que des enquêtes menées auprès des secteurs public et privé pourraient donner des résultats plus objectifs et plus variés. Il était d'avis que les enquêtes effectuées par les organismes publics devraient être réalisées en ayant recours périodiquement à un questionnaire standard (ECE/TRANS/WP.30/2011/1) qui servirait à rendre compte des progrès accomplis et non à répéter des renseignements déjà donnés. En outre, toutes les Parties contractantes ont été invitées à communiquer périodiquement un rapport national donnant une vue d'ensemble des principales réalisations et des principaux obstacles dans le domaine de la facilitation du passage des frontières. Les enquêtes concernant le secteur privé pouvaient être effectuées à l'aide des outils de suivi existants dans ce secteur (tels que l'Observatoire du temps d'attente aux frontières (BWTO) de l'Union internationale des transports routiers), ou à partir d'autres enquêtes ou études réalisées par diverses organisations dans le domaine des procédures de passage des frontières. Les sociétés de transport routier et les associations qui les représentaient ont été encouragées à communiquer les données requises à cette fin.

6. Convention-cadre dans laquelle sont définis plusieurs principes fondamentaux sans lesquels le passage des frontières ne peut être facilité, la Convention sur l'harmonisation prévoit une grande souplesse pour l'application de ces principes à l'échelle nationale, car il est impossible de définir une solution unique adaptée aux 55 Parties contractantes. Il a donc été jugé indispensable de disposer d'exemples de meilleures pratiques afin de pouvoir appliquer la Convention de manière adéquate. À cet effet, la CEE et l'OSCE ont élaboré conjointement un manuel complet sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières, du point de vue de la facilitation du transport et des échanges commerciaux (**Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Transport and Trade Facilitation Perspective**), qui sera imprimé au début de l'année 2012. Ce manuel, qui a pour principal objectif d'aider les pays à mettre en place des politiques plus efficaces en matière de franchissement des frontières et de transit douanier, en promouvant les meilleures pratiques existantes dans ce domaine, devrait devenir une référence non seulement pour les décideurs nationaux et les hauts responsables des douanes et des frontières, mais également pour les représentants des organismes de transport, les milieux d'affaires et la société civile. Il devrait permettre de stimuler les concertations sur ces questions et devrait être utilisé comme référence lors de l'élaboration de politiques de gestion des frontières visant à faciliter les mouvements commerciaux transfrontières légaux, tout en tenant dûment compte des éléments nécessaires en matière de sécurité. Y seront donnés des exemples concrets, sélectionnés dans la région de la CEE et au-delà, des mesures permettant de renforcer l'efficacité et la sûreté des points de passage des frontières, assurant ainsi le bon déroulement des opérations de commerce et de transport, tout en

réduisant les possibilités de corruption, de trafic illicite, ainsi que d'acte criminel et terroriste transnational. Le manuel accorde une attention particulière aux points de franchissement des frontières par la route, mais porte également sur les points de franchissement situés le long des voies ferrées et dans les ports maritimes. Le chapitre consacré à la description des différentes techniques permettant d'évaluer les résultats de différents organismes de contrôle aux frontières pourrait se révéler utile pour promouvoir la facilitation du franchissement des frontières grâce à un meilleur suivi de la situation effective aux frontières.

III. Étude TIR

7. Compte tenu des profonds bouleversements politiques, économiques, structurels et technologiques de ces vingt dernières années, en 2008, la CEE a demandé que soit effectué un examen stratégique du régime TIR afin d'évaluer la pertinence de ce régime par rapport à d'autres systèmes et de mieux comprendre la demande actuelle du point de vue d'une grande diversité de clients (expéditeurs, prestataires de services logistiques, transporteurs, administrations douanières, etc.). Cette étude TIR a été effectuée de 2008 à 2010 par une entreprise de consultants qui avait été sélectionnée au moyen d'une procédure normalisée d'appel d'offres de l'ONU.

8. Les principaux objectifs de l'étude TIR étaient les suivants:

- Réaliser une analyse comparative critique du régime TIR actuel;
- Faire des prévisions concernant l'évolution la plus probable dans le domaine du régime de transit douanier;
- Évaluer le bien-fondé du régime TIR actuel et déterminer les réformes nécessaires et les orientations que devraient suivre les travaux futurs.

9. D'un point de vue méthodologique, cette étude était fondée sur une analyse bibliographique approfondie de la nature des différents régimes de transit douanier et des pratiques qui y sont associées, sur une enquête exhaustive conçue conjointement par les consultants et la CEE (au total, 260 réponses ont été reçues en provenance de 47 pays couvrant 6 régions géographiques et 5 groupes professionnels) et sur une série d'entretiens approfondis réalisés avec une dizaine d'experts.

A. Évaluation générale du régime TIR et analyse SWOT

10. L'enquête a montré que le régime TIR, en tant qu'unique régime de transit global, était perçu de manière positive. Toutefois, les régimes de transit commun et de transit communautaire de l'Union européenne, qui reposent sur le Nouveau système de transit informatisé (NSTI), sont jugés préférables par ceux qui les utilisent régulièrement. Aucun autre régime de transit n'a été estimé suffisamment solide pour être mentionné. S'agissant des mesures à prendre à l'avenir, trois propositions concernant le régime TIR se sont dégagées des réponses communiquées: environnement sans papier; transmission intégrée des documents sous format électronique; et application multimodale.

11. L'étude a confirmé que le régime TIR fonctionnait relativement bien. Néanmoins, il montre de toute évidence des signes de faiblesse en raison de son âge et des préférences politiques de l'époque à laquelle il a été conçu, lorsque de nombreux pays articulaient les services et fonctions économiques d'intérêt général autour d'institutions uniques. Cette façon de procéder était censée garantir la meilleure défense de l'intérêt public mais, dans de nombreux cas, elle pouvait entraîner un manque de transparence et d'obligation de rendre des comptes, voire l'abus de position dominante.

12. Les principales faiblesses du régime TIR, déterminées dans le cadre de l'étude, sont notamment les suivantes:

- À l'heure actuelle, le régime TIR repose sur des supports papier, ce qui demande beaucoup de temps et de ressources et expose le processus à la fraude;
- Le monopole des associations de transporteurs routiers dans chaque pays, en raison duquel le prix du carnet TIR est jugé élevé dans certains pays/cas;
- Le manque de transparence financière du système de garantie et du prix des carnets TIR;
- Le montant fixe de la garantie de 50 000 dollars des États-Unis, voire 60 000 euros, est trop faible pour certaines marchandises expédiées dans des pays donnés, tout en étant trop élevé pour d'autres marchandises et d'autres pays;
- L'efficacité du système de garantie TIR, qui est géré par l'Union internationale des transports routiers (IRU), est généralement reconnue, mais la dépendance par rapport à un fournisseur monopolistique augmente les risques d'inefficacité (en ce qui concerne les garanties) et de prix abusifs pour le carnet TIR.

13. En outre, l'analyse a permis de mettre en exergue plusieurs facteurs menaçant le régime TIR, tels que la mise en place de plusieurs systèmes de transit douanier fondés sur des accords régionaux (en Asie centrale, au Moyen-Orient, etc.); l'expansion du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) à d'autres régions et le fait que les douanes exigent la communication préalable de renseignements sous forme électronique (avant l'arrivée de la marchandise à la frontière), ce que le carnet TIR actuel sur support papier ne peut pas permettre. Il n'en reste pas moins que le régime TIR dispose également de débouchés: si la Chine, le Pakistan et des pays du Moyen-Orient adhèrent à la Convention TIR, les pays enclavés d'Asie centrale (qui sont déjà membres du régime TIR) feront partie d'une importante zone de transit bénéficiant d'une forte croissance économique.

B. Recommandations

14. Dans le cadre de l'étude, deux séries de recommandations ont été formulées, qui peuvent être mises en œuvre à court terme, dans le cadre du système fondé sur des supports papier utilisé actuellement, ou à long terme, lorsqu'un environnement informatisé (transit électronique) aura été mis en place. Les principales recommandations sont présentées dans leurs grandes lignes ci-après.

1. Évolution du régime TIR fondé sur des supports papier vers un renforcement de l'efficacité et de l'obligation de rendre des comptes:

- Ouverture à la concurrence du marché de l'impression et de la distribution des carnets TIR; délivrance et garantie. L'impression et la distribution doivent être effectuées par un seul fournisseur et doivent faire l'objet d'un appel d'offres commun portant sur plusieurs années, autorisant les groupements à soumettre leurs offres. L'imprimeur doit avoir démontré qu'il connaît bien (homologation) les procédures de sécurité renforcée;
- Le régime international de garantie devrait être ouvert à des fournisseurs multiples (qui étaient autorisés auparavant) et à la concurrence sur le marché. Pour chaque opération de transit, l'entité garante devrait être une institution internationale présente dans tous les pays concernés par l'opération et disposant, dans chaque pays, d'actifs lui permettant de satisfaire directement les exigences des autorités douanières en matière de paiement.

2. Recommandations relatives à un futur système de transit électronique mondial:

- Des formats et protocoles normalisés, valides pour tous les pays, devraient être établis pour toutes les transactions effectuées grâce à des données électroniques entre les opérateurs et les autorités douanières;
- Les opérateurs de transport ne devraient pas être tenus de recourir à des tiers pour les transactions avec les autorités douanières, ce qui signifie que tous les détenteurs de carnets TIR autorisés devraient pouvoir traiter ces transactions directement;
- Un lien bien défini doit exister entre la validation du carnet TIR dans un pays et la responsabilité liée à l'activation des garanties en cas de présentation d'une demande de versement par les autorités douanières dans un autre pays. Comme cette procédure implique deux pays différents, il faut disposer d'un élément «de transition», c'est pourquoi le garant doit être une institution internationale accréditée dotée d'une représentation juridique dans tous les pays concernés par une opération de transport TIR. Deux solutions peuvent être envisagées: le régime TIR actuel, où la transition est assurée par la chaîne de garantie TIR qui relie deux associations nationales de transporteurs par l'intermédiaire de l'IRU, ou un autre système fondé sur les entreprises internationales (banques ou compagnies d'assurance) établies dans chaque pays intervenant dans une opération de transit donnée;
- Chacune de ces solutions de garantie a ses avantages et ses inconvénients qui doivent être étudiés de manière approfondie. Ainsi, le régime TIR actuel a l'avantage d'avoir été largement mis à l'essai, mais l'inconvénient de ne dépendre que d'un fournisseur. La seconde option a l'avantage d'introduire une pression concurrentielle sur les prix et sur les niveaux des services, mais l'inconvénient de risquer d'entraîner une augmentation des coûts totaux due à la réduction du volume d'activités de chaque agent.

15. Les considérations susmentionnées ont été formulées par l'entreprise de consultants et ne reflètent pas nécessairement l'avis du secrétariat de la CEE. En mars 2011, l'étude TIR a été soumise à un examen par les pairs auquel ont participé des experts de différentes organisations internationales (Commission européenne, Banque mondiale, Organisation mondiale des douanes, IRU). Sur la base de l'étude elle-même et des observations communiquées, le secrétariat élabore actuellement un document officiel de la CEE, qui devrait être publié au premier semestre 2012.

IV. Élaboration d'une nouvelle annexe sur les conditions et les prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale

16. En 2005 et 2006, le Groupe de vérificateurs externes des comptes et le Bureau des services de contrôle interne ont respectivement procédé à la vérification de l'accord CEE-IRU et du Fonds d'affectation spéciale TIR. Ils ont recommandé: 1) de modifier la Convention TIR afin d'y introduire les conditions et prescriptions applicables à l'organisation internationale habilitée (actuellement l'IRU) sous la forme d'une nouvelle troisième partie de l'annexe 9; et 2) de soumettre l'IRU à un audit externe. Ces prescriptions en matière de vérification ont été mises en place et les audits sont en cours mais, pour le moment, ils ne portent que sur le montant par carnet TIR (environ 0,40 dollar É.-U., comme indiqué ci-dessus) transféré par l'IRU à la CEE. Étant donné que chaque carnet TIR revient en moyenne à environ 50 dollars, cela signifie que moins de 1 % des recettes tirées du régime TIR sont aujourd'hui soumises à une vérification dont les résultats sont portés à la connaissance des Parties contractantes à la Convention TIR.

17. Conformément aux recommandations du Comité des commissaires aux comptes de l'ONU et du Bureau des services de contrôle interne (BSCI), le WP.30 a élaboré une nouvelle troisième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR consacrée aux conditions et prescriptions applicables à l'organisation internationale habilitée à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement d'un système de garantie internationale et d'imprimer et de distribuer des carnets TIR. À la demande expresse des Parties contractantes, le secrétariat de la CEE, en consultation avec le Bureau des services de contrôle interne, a également inclus dans le projet des prescriptions spécifiques relatives à la vérification des comptes. Toutefois, pour l'instant, aucun accord n'a été trouvé sur ces prescriptions en matière de vérification des comptes (voir ci-après). Afin d'aller de l'avant, le Groupe de travail a pris la décision d'adopter les propositions d'amendements relatives à une nouvelle troisième partie de l'annexe 9 sans prescriptions concernant la vérification des comptes, de soumettre ces propositions au Comité de gestion TIR, aux fins d'examen et, parallèlement, de continuer d'essayer d'obtenir un consensus sur la question des prescriptions relatives à la vérification des comptes.

18. Au cours des débats du WP.30, plusieurs délégations ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'adopter des dispositions relatives à la vérification des comptes. Elles ont déclaré qu'elles faisaient entièrement confiance à l'IRU, parce que cette dernière jouissait depuis longtemps d'une bonne réputation dans le cadre du régime TIR, qu'elle faisait preuve de transparence et que ses comptes étaient régulièrement vérifiés par les plus grandes sociétés de vérificateurs aux comptes du monde, conformément à la législation suisse. D'autres délégations ont fait valoir que les prescriptions relatives à la vérification des comptes à l'étude n'avaient aucun rapport avec la question de la confiance envers l'IRU, mais avaient pour objet de veiller à la transparence et à une bonne gouvernance et d'établir une base juridique solide qui permettrait aux Parties contractantes de vérifier, le cas échéant, de quelle manière telle ou telle organisation internationale habilitée, qui ne serait pas nécessairement l'IRU, met à profit les droits et les instruments financiers liés à l'habilitation.

19. À la session d'octobre 2011, le secrétariat de la CEE a rappelé au Groupe de travail que l'introduction de prescriptions en matière de vérification des comptes serait conforme à la demande formulée par la CEE à sa soixante-quatrième session, en mars 2011 (voir ECE/TRANS/WP.30/256, par. 5). Il a indiqué qu'il accepterait toute décision des Parties contractantes quant à l'inclusion ou la suppression des points o), p) et q), mais il a fait remarquer que, pour assurer la bonne gestion et la transparence du régime TIR, il fallait disposer des moyens de surveillance prévus dans les prescriptions en matière de vérification des comptes. Sans cette garantie, le secrétariat de la CEE ne peut prendre le risque, à un moment donné, de la moindre irrégularité dans l'application de l'autorisation, risque qui doit être assumé par les Parties contractantes.

V. Progrès réalisés dans le cadre du projet eTIR

20. Afin d'éliminer les contraintes liées au système TIR fondé sur des supports papier, les Parties contractantes à la Convention TIR ont lancé en 2003 le «projet eTIR», dans l'objectif de remplacer l'utilisation du carnet TIR sur support papier par un échange de messages électroniques entre les intervenants concernés par le transit. Un système TIR informatisé apportera des avantages supplémentaires considérables. Premièrement, il se traduira par une sécurité accrue et de meilleures possibilités de gestion des risques, réduisant ainsi le risque de fraude. Deuxièmement, une coopération internationale renforcée permettra à tous les intervenants de réduire sensiblement leurs charges administratives et de maximiser les avantages que présente une chaîne d'approvisionnement intégrée. Enfin, la

communication anticipée de renseignements concernant le chargement ainsi que l'échange de renseignements en temps réel accéléreront la procédure TIR.

21. Depuis le lancement du projet eTIR, plusieurs initiatives ont été prises par les administrations des douanes et le secteur privé en vue d'éliminer certaines des contraintes liées au régime TIR fondé sur le support papier. Dans la plupart des Parties contractantes à la Convention TIR, la gestion des opérations TIR est désormais assurée par des systèmes douaniers informatiques qui, dans certains pays, permettent aux opérateurs de transport de communiquer au préalable des données relatives au transport TIR sous forme électronique, voire les y obligent. Le secteur privé, et en particulier l'IRU, soucieux de mieux gérer les risques liés à la fourniture de garanties couvrant le transit international, a également informatisé la gestion de la plupart des activités liées au régime TIR.

22. Il ne fait nul doute que le projet eTIR tirera parti de ces initiatives, mais il convient de souligner que, contrairement à d'autres systèmes, il permettra à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de disposer d'une plate-forme unique pour l'échange d'informations entre administrations douanières (C2C), et donnera aux autorités douanières la possibilité de gérer les données relatives aux garanties communiquées par des garants à des détenteurs de carnets TIR autorisés.

23. Jusqu'à présent, le WP.30/GE.1, comme il a été chargé de le faire par le Comité et le WP.30, a axé ses travaux sur le «modèle de référence eTIR». Ce document volumineux contient toutes les informations pertinentes relatives au projet destinées aussi bien aux experts qu'au grand public. En 2011, les caractéristiques techniques relatives aux messages XML (langage de balisage extensible) normalisés, qui seront utilisés pour échanger des renseignements TIR, ont été ajoutées au chapitre 4.

24. Récemment, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) a décidé de contribuer au projet eTIR en prenant en charge une analyse coûts-avantages du système eTIR. Un appel d'offres, élaboré par le secrétariat, a été publié par l'administration de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG). Le sous-traitant indépendant qui sera sélectionné devra proposer d'autres solutions techniques et donner des chiffres concrets concernant les coûts de mise en place et d'entretien de la plate-forme centrale eTIR, ainsi que les coûts et avantages pour les administrations douanières et le secteur privé. Sans préjuger des résultats de cette analyse, il semble évident que la mise en place du système eTIR ne se fera pas sans frais, tant pour les Parties contractantes que pour le secteur du transport. Pour ce dernier, il convient de préciser que le système TIR actuel fondé sur des supports papier n'est pas non plus gratuit. Il se pourrait qu'une contribution minimale, représentant une petite fraction des coûts actuels liés aux supports papier, suffirait à mobiliser un financement pour la mise en place et l'entretien du système international eTIR. Le Comité sera informé des résultats de l'analyse coûts-avantages en temps opportun. Sur cette base, il sera également invité à examiner différentes options relatives au financement de l'élaboration du système international eTIR.

25. Entre-temps, les administrations des douanes assureront progressivement l'interopérabilité entre leur système douanier national et le système international eTIR à des coûts minimaux en participant de manière dynamique au projet eTIR. À cet effet, et compte tenu de la conjoncture économique mondiale, les Parties contractantes qui ne sont pas en mesure de participer activement aux réunions du GE.1 peuvent néanmoins nommer un point de contact eTIR spécialisé. Le réseau des points de contact eTIR a pour objectif d'assurer une diffusion appropriée des renseignements sur le projet eTIR à l'échelle nationale et de permettre aux pays qui ne participent pas directement aux réunions du GE.1 de contribuer au projet eTIR. À court terme, les points de contact eTIR nationaux joueront également un rôle d'agents de liaison avec le projet eTIR afin de faciliter l'application du système eTIR à l'échelle nationale. Le Comité souhaitera peut-être, comme l'avaient fait à plusieurs reprises le WP.30, le Comité de gestion TIR (AC.2) et la Commission de contrôle

TIR (TIRExB), inviter les Parties contractantes à la Convention TIR à désigner des points de contact eTIR.

26. En outre, il convient de noter que les travaux du GE.1 ont déjà été mis à profit dans le cadre de deux grands projets: a) le projet SEED (système d'échange électronique des données), qui vise à connecter les systèmes informatiques des administrations des douanes de la région des Balkans; et b) le projet pilote eTIR lancé par la Turquie, dont l'objectif est de mettre à l'essai en environnement réel les concepts et messages eTIR dans un nombre limité de pays, à savoir la Bulgarie, l'Italie, la Roumanie et la Turquie.

27. Enfin, au titre de la huitième tranche du projet du Compte de l'ONU pour le développement (2012-2013), un projet mondial étroitement lié au système eTIR sera mis en œuvre. L'objectif de ce projet est de renforcer les capacités des pays en développement et en transition en vue de faciliter le franchissement légal des frontières grâce à l'augmentation du volume des données électroniques sécurisées échangées par les administrations douanières et au recours plus fréquent à des messages électroniques internationaux normalisés. Ce projet, qui respecte le champ d'application et les priorités des cadres stratégiques pour 2012-2013 des sous-programmes concernés de la CEE, de la CESAP, de la CEA, de la CESA0 et de la CEPAL, est directement lié aux objectifs de développement convenus sur le plan international, notamment les objectifs du Millénaire pour le développement et le programme de l'ONU en matière de développement. Il fait fond sur l'expérience du WP.30 et, en particulier, sur les travaux menés à bien par le GE.1 pendant huit ans.

VI. Mesures que le Comité est invité à prendre

28. Le Comité souhaitera peut-être prendre note des activités du secrétariat, des Parties contractantes et du WP.30 susmentionnées et les appuyer. En outre, il est invité à approuver la poursuite du projet eTIR et à prolonger le mandat du WP.30/GE.1 jusqu'en 2012.