



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-unième session

Genève, 19-22 février 2019

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**. Le Comité est également **invité à prolonger** le mandat du Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (WP.30/GE.1) jusqu'en 2019.

Le Comité souhaitera peut-être **encourager** les pays à s'intéresser ou à participer aux projets pilotes eTIR, de manière à permettre une transition sans heurts vers la mise en œuvre intégrale du régime eTIR.

Le Comité est **invité à recommander** aux Parties contractantes à la Convention TIR d'**adopter rapidement** l'annexe 11 de la Convention TIR, de manière à inscrire le système eTIR dans le texte juridique de la Convention.

Le Comité **est invité à prier instamment** les Parties contractantes et les parties prenantes concernées de veiller à ce que le financement permettant de rendre le projet eTIR opérationnel soit assuré.

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.



I. Historique et mandat

1. 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 2018 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 ;
- Activités et faits nouveaux se rapportant à la Convention TIR et au fonctionnement du régime TIR ;
- 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'état d'avancement du mémorandum d'accord de cinq ans sur la coopération entre la CEE et l'IRU dans le domaine de l'informatisation du régime TIR et des projets pilotes connexes ;
- 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.

II. Convention sur l'harmonisation

2. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2018 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

3. À sa 150^e session (octobre 2018), le Groupe de travail est convenu de lancer son enquête biennale auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'application de l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation et a chargé le secrétariat de leur demander d'y répondre au plus tard pour le 15 janvier 2019 (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 31 et 32).

B. Difficultés dans l'application de la Convention

4. À sa cent quarante-huitième session (février 2018), le Groupe de travail a décidé qu'une prochaine session du Comité d'administration de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) serait convoquée parallèlement à sa session de juin 2019 et a chargé le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires, notamment pour établir les documents avant, pendant et après les sessions. Les Parties contractantes ont été invitées à informer le secrétariat des questions qu'elles souhaiteraient que le Groupe de travail aborde lors de cette session (voir

ECE/TRANS/WP.30/296, par. 38). Cette décision a été approuvée par le CTI à sa quatre-vingtième session (voir ECE/TRANS/274, par. 92).

III. Convention TIR

5. En 2018, l'Arabie saoudite, l'Argentine et le Qatar ont déposé leurs instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. Ces adhésions portent le nombre des Parties contractantes à 75 ; en outre, au cours de la même année, le système TIR a commencé à être mis en œuvre en Chine, en Inde et au Pakistan et est désormais opérationnel dans soixante-deux pays.

6. En 2018, le WP.30 et le Comité de gestion TIR (AC.2) ont continué à examiner et à parachever un ensemble de propositions d'amendements à la Convention TIR. Au cours de l'année 2018, l'AC.2 a accepté un ensemble de propositions d'amendement (en attente d'adoption formelle), visant notamment à :

- Modifier la note explicative 0.6.2 du paragraphe 1 de l'article 6 et le paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9, à l'effet de remplacer la formulation existante par les termes « autorités douanières ou autres autorités compétentes » ;
- Modifier l'article 18 pour faire passer de quatre à huit le nombre maximal de bureaux de douane de départ et de destination, et la Note explicative 0.18.3 s'y rapportant, qui imposait aux Parties contractantes l'obligation d'informer le public, ainsi que la TIRExB, de toute restriction à l'application dudit article.

7. Le 1^{er} juillet 2018, plusieurs propositions d'amendements aux annexes 6, 8 et 9 ont été adoptées, notamment celles visant à :

- Porter le montant maximum de la garantie par carnet TIR de 50 000 dollars à 100 000 euros ;
- Donner au Comité de gestion TIR (AC.2), lorsqu'il examine les états financiers annuels vérifiés et le(s) rapport(s) de vérification soumis par l'organisation internationale autorisée, la possibilité de demander des informations, des éclaircissements ou des documents supplémentaires à ladite organisation ou à son vérificateur externe indépendant et, en dernier lieu, de faire appel à un vérificateur externe indépendant (annexe 8, article 1 *bis* ; nouveaux paragraphes 4, 5 et 6 et nouvelle Note explicative 8.1 *bis.6*) ;
- Modifier les conditions et exigences minimales auxquelles l'organisation internationale doit satisfaire pour obtenir son agrément (annexe 9, troisième partie) en introduisant les nouveaux alinéas o), p) et q) à l'article 2, en vertu desquels elle devra tenir des registres et des comptes séparés relatifs à son fonctionnement et à celui du système de garantie internationale et permettre aux services compétents des Nations Unies ou à toute autre entité dûment autorisée de consulter ces registres et ces comptes ainsi que d'engager un vérificateur externe indépendant pour les vérifier chaque année.

8. Le 3 novembre 2018 marquait la date limite pour présenter des objections aux différentes propositions d'amendement. Les modifications suivantes prendront donc effet pour toutes les parties contractantes le 3 février 2019 :

- Article 1, alinéa q) : adoption des termes « autorité douanières ou autres autorités compétentes » en remplacement de la formulation existante ;
- Article 3, alinéa b) et article 6, paragraphe 2 : remplacer le terme « agréée » par « habilitée » ;
- Article 11, paragraphe 3 : réduire de trois mois à un mois le délai minimum entre la notification par les autorités douanières du non-apurement d'une opération TIR à l'association nationale et la demande de paiement correspondante ;

- Article 38, paragraphe 1 : inclure une référence aux infractions répétées et préciser que les critères utilisés pour déterminer si une infraction grave à la législation ou à la réglementation douanière a été commise sont ceux fixés par la législation nationale.

9. Dans le même temps, le Kazakhstan a informé le Secrétaire général de son objection à une proposition de modification de l'article 2 visant à préciser que le terme « frontière » désigne une frontière douanière. En conséquence, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 59 de la Convention, la modification est considérée comme n'ayant pas été acceptée et sera sans effet. On trouvera sur le site Web de la Convention des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires¹.

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 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 sur les rails. Dans les mois qui ont suivi, la nouvelle Banque comptait trois fois plus d'utilisateurs que la précédente. La Banque contient actuellement des données concernant environ 34 000 titulaires de carnets TIR agréés. Une nouvelle base de données des bureaux de douane de l'Union européenne a été lancée en mai 2018 à l'intention des fonctionnaires des douanes. La TIRExB examine actuellement la possibilité pour le public d'accéder à cette nouvelle base de données de la Banque ITDB.

11. Comme suite à une demande de la TIRExB de mieux faire connaître l'utilisation de la Banque de données internationale TIR, la CEE, en coopération avec la TIRExB, a organisé un séminaire sur la question (Genève, 14 juin 2018). Le séminaire a rassemblé un grand nombre de représentants des autorités compétentes et du secteur privé. Les participants ont souligné la nécessité de poursuivre les activités de sensibilisation et ont proposé d'introduire de nouvelles fonctionnalités dans la Banque de données.

12. La TIRExB a élaboré une série de propositions visant à modifier la Convention TIR en rendant obligatoire la communication des données par l'intermédiaire de l'ITDB. Ces propositions visent à supprimer les tâches administratives en rendant obligatoire le recours à la Banque de données internationale TIR (ITDB) pour informer la Commission. Le Comité de gestion TIR a commencé à examiner ces propositions à sa soixante-huitième session en octobre 2018.

B. Ateliers et colloques TIR nationaux et régionaux

13. Depuis la dernière session du Comité, en février 2018, le secrétariat TIR a participé aux manifestations suivantes : a) la réunion de travail eTIR-nouveau système de transit informatisé (NSTI) (Bruxelles, 20 février 2018); b) la Quatrième Conférence mondiale des opérateurs économiques agréés de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) (Kampala, 14-16 mars 2018); c) le groupe de coordination électronique des douanes (ECCG) (Commission européenne) (Bruxelles, 15 mars 2018); d) un atelier d'inauguration pour l'adhésion du Qatar à la Convention TIR (Doha, 10 avril 2018); e) une visite de terrain e-TIR ukrainienne (Istanbul et Izmir, 9 et 10 mai 2018); f) un atelier régional de l'OMD sur le transit (Asunción, 21-23 mai 2018); g) une formation dispensée par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) aux gardes-frontières et aux fonctionnaires des douanes en poste aux points de passage frontaliers sur les lignes ferroviaires internationales et aux passages routiers internationaux (Ashgabat, 28 mai-2 juin 2018); h) la Conférence et l'exposition 2018 de l'OMD sur les technologies de l'information (Lima, 6-8 juin 2018); i) un atelier régional de l'OMD sur la simplification et

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

l'accélération des procédures douanières (Bakou, 20 et 21 juin 2018) ; j) une réunion de travail eTIR-NSTI (Bruxelles, 18 juillet 2018) ; k) un séminaire sur la facilitation du commerce et des transports internationaux par la numérisation du régime TIR (Bakou, 4-6 septembre 2018) ; une réunion du Groupe de coordination électronique des douanes (ECCG) (Commission européenne) (Bruxelles, 23 novembre 2018).

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

14. À leurs sessions de février 2018, les organes directeurs de la Convention TIR ont noté que, le 8 janvier 2018, les autorités douanières roumaines avaient autorisé l'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRR) à agir en tant qu'association garante TIR en Roumanie, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 et de la partie I de l'annexe 9. Ainsi, le système international de garanties TIR pourrait être géré sans interruption et de façon efficace dans ce pays. En effet, le 14 novembre 2017, l'IRU avait informé le secrétariat de la CEE qu'à une réunion de la Présidence de l'IRU, tenue le 8 novembre de la même année, la Présidence avait décidé d'exclure de ses membres l'Associatia Româna Pentru Transporturi Rutiere Internationale (ARTRI). L'ARTRI avait fait appel auprès de l'Assemblée générale de l'IRU, laquelle devait se prononcer sur cet appel à sa réunion du 4 mai 2018. En juin 2018, l'IRU a informé le Groupe de travail que, le 4 mai 2018, l'Assemblée générale de l'IRU avait décidé de confirmer la décision prise par la présidence de l'IRU le 8 novembre 2017 d'exclure l'ARTRI de ses membres. L'ARTRI n'est donc plus membre de l'IRU et n'a plus de relation contractuelle avec elle sous la forme d'une déclaration écrite d'engagement, celui-ci ayant été résilié au 31 janvier 2018.

V. eTIR

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

15. En 2018, la CEE et l'IRU ont continué de collaborer étroitement avec les administrations douanières pour lancer un nouveau projet pilote eTIR dans le cadre du mémorandum d'accord de cinq ans sur l'informatisation du régime TIR et de l'accord de financement dont il est assorti et qui doit contribuer à l'informatisation totale du régime TIR, l'un et l'autre ayant été signés le 6 octobre 2017. Les administrations douanières d'Azerbaïdjan, de Géorgie, du Kazakhstan et d'Ukraine ont réaffirmé leur intention de participer à un projet eTIR intermodal entre leurs pays et ont accepté les conditions types relatives aux projets d'informatisation à lancer dans le cadre du mémorandum d'accord. Des représentants des administrations douanières de l'Azerbaïdjan, de l'Inde et de l'Iran se sont réunis à Téhéran les 2 et 3 juillet 2018 et ont dit vouloir participer à un projet eTIR le long du corridor international de transport Nord-Sud (INSTC). Les représentants de l'Azerbaïdjan et de l'Iran se sont dits prêts à commencer les travaux d'adaptation des systèmes informatiques douaniers nationaux et à mettre sur pied des transports eTIR entre les deux pays. Des opérations de transport eTIR se sont poursuivies entre l'Iran et la Turquie, et des efforts ont été accomplis en vue d'élargir le projet pour faire participer davantage d'entreprises de transport et de bureaux de douane. Par crainte que l'adoption de l'annexe 11 ne prenne du temps, l'administration douanière turque a envoyé à l'administration douanière iranienne une proposition visant à conclure un accord bilatéral, sur la base des dispositions du projet d'annexe 11, aux fins de l'extension du projet. Le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie a été mis en œuvre avec succès et des efforts sont faits en vue de l'intégrer à l'ensemble des mesures déployées pour informatiser complètement le régime TIR. Les pays sont invités à s'intéresser ou à participer aux projets pilotes eTIR, de manière à faciliter la transition vers une mise en œuvre intégrale du régime eTIR.

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

16. Les vingt-huitième et vingt-neuvième 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 respectivement les 28 et 29 juin 2018 (Genève) et les 14 et 15 novembre 2018 (Rotterdam, Pays-Bas). Au cours des sessions, le WP.30/GE.1 a examiné ou adopté des amendements importants concernant les spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR, sur la base des résultats des projets pilotes eTIR et des travaux du WP.30 et du WP.30/GE.2 qui portaient sur une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR.

17. À sa 150^e session, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander au Comité de proroger le mandat du WP.30/GE.1 pour 2019 (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 16).

C. Annexe 11 de la Convention TIR

18. Le Groupe de travail a longuement débattu des propositions relatives à la nouvelle annexe 11 au cours de ses réunions de 2018. À sa session de février 2018, le Groupe de travail a noté que la Section des traités du Bureau des affaires juridiques avait informé le secrétariat qu'il ne serait pas possible de donner effet à la clause de dérogation à l'annexe 11 au moyen d'une réserve, comme proposé dans le nouveau paragraphe 1 *bis* de l'article 58, puisque la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969) n'autorisait la formulation de réserves aux instruments juridiques qu'au moment de l'adhésion, et non par la suite. Cela étant, le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il présenterait une nouvelle proposition tendant à ce que l'annexe 11 entre en vigueur à une certaine date pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui auraient informé le dépositaire par écrit, avant cette date ou une autre date limite, qu'elles ne se considéraient pas liées par l'annexe. Dans ce contexte, la délégation de l'Union européenne a proposé de revoir le mécanisme de prise de décisions décrit à l'article 4 du projet d'annexe 11, et éventuellement de mettre en place une période transitoire pour les Parties contractantes qui a) accepteraient l'annexe 11 mais b) n'appliqueraient pas le système eTIR lors de la première phase du projet. De son point de vue, il ne semblait pas correct d'exclure ce groupe de pays de la procédure de prise de décisions proposée audit article 4. En réponse, le secrétariat a proposé d'étudier la possibilité d'instituer une distinction nette entre le moment où une Partie contractante accepterait l'annexe 11 et le moment où elle commencerait à l'appliquer.

19. La délégation de la Fédération de Russie s'est interrogée sur les méthodes d'authentification indiquées dans l'annexe 11, qui ne sont pas conformes à la législation russe. La délégation italienne a souligné que la principale question sur laquelle le Groupe de travail avait été invité à s'exprimer était celle du financement des dépenses opérationnelles liées au système international eTIR et, en particulier, celle de savoir si ces dépenses devraient être financées au moyen de contributions sur les transports TIR ou plutôt sur les transports eTIR. La délégation turque, rappelant l'engagement de longue date de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR en faveur de l'informatisation intégrale du régime TIR, était d'avis que toutes les Parties contractantes devraient financer les dépenses opérationnelles du système international eTIR et que, par conséquent, les contributions devraient être imputées sur tous les transports TIR et eTIR. Les délégations du Bélarus et de la Fédération de Russie ont demandé si la délivrance de garanties électroniques modifierait le rôle de l'organisation internationale ou des associations nationales. Le secrétariat a rappelé que lors de la mise au point du régime eTIR, les Parties contractantes avaient clairement exigé que les principes et la philosophie de la Convention TIR restent inchangés. La délégation de l'Union européenne a déclaré qu'elle et ses États membres auraient besoin d'éclaircissements concernant le mécanisme de financement avant de pouvoir accepter l'annexe 11 (voir ECE/TRANS/WP.30/296, par. 19-27).

20. À sa session de juin 2018, Groupe de travail a poursuivi son examen de la nouvelle annexe 11 sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/16. En particulier, le Groupe de travail a pris note de la nouvelle formulation de l'article 60 *bis*, qui, sur proposition de la

Section des traités du Bureau des affaires juridiques, dispose désormais que l'annexe 11 entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui auraient notifié par écrit au Secrétaire général qu'elles n'acceptaient pas ladite annexe. De plus, le Groupe de travail a noté que, comme proposé par la délégation de l'Union européenne, le libellé de l'article 3 de l'annexe 11 avait été modifié de façon à introduire une distinction entre les Parties contractantes qui acceptaient l'annexe 11 et celles qui connectaient leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. En outre, le secrétariat a apporté des réponses pertinentes à une série de questions posées par la délégation de la Fédération de Russie (voir ECE/TRANS/WP.30/298, par. 16 à 21).

21. À sa session d'octobre 2018, le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendement au texte de la Convention ainsi que les dispositions du projet d'annexe 11, une par une, afin de bien cerner les positions des délégations. Comme suite à cette réunion, le secrétariat a été prié d'élaborer un nouveau document pour examen par le Groupe de travail à sa session de février 2019. Le Groupe de travail est convenu que ce nouveau document pourrait provisoirement être aussi soumis au Comité de gestion TIR en partant du principe que, si le Groupe de travail parvient à achever ses discussions à sa 151^e session, le document pourrait être immédiatement transmis au Comité pour examen à sa soixante-neuvième session. (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 20 et 21). En outre, le secrétariat a apporté des réponses pertinentes à une nouvelle série de questions posées par la délégation de la Fédération de Russie (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 22).

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

22. En 2018, le Groupe de travail 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. À la session d'octobre 2018 du Groupe de travail, la délégation de l'Union européenne a déclaré qu'elle avait pris au sérieux les demandes répétées d'accord sur ce texte et qu'elle était désormais en mesure de prendre une décision à l'occasion de cette réunion. Elle a toutefois précisé qu'elle n'accepterait pas ce texte s'il ne prévoyait pas de clause concernant la participation des organisations d'intégration économique régionale en tant que Parties contractantes à la nouvelle convention. La délégation de la Fédération de Russie a dit qu'elle pouvait accepter une telle demande sous réserve de l'adoption d'un libellé semblable à celui de l'article 52 de la Convention TIR. La délégation russe a également informé le Groupe de travail qu'elle pourrait aussi accepter les diverses propositions de la Turquie tendant à modifier l'alinéa m) de l'article 1, l'article 4 et le paragraphe 1 de l'article 25 du texte. Toutefois, de l'avis de cette délégation, les propositions de la Turquie visant à modifier l'article 27 posaient problème dans la mesure où elles compliqueraient considérablement la structure juridique et le fonctionnement de la nouvelle Convention. La délégation russe a proposé, à titre de compromis, de modifier le paragraphe 1 de l'article 27 en y indiquant que les amendements sont adoptés par consensus plutôt qu'à la majorité des deux tiers. Les délégations de l'Arménie et de la Mongolie ont fait part de leur appui sans réserve au projet de convention. La délégation de la République islamique d'Iran, bien que favorable au projet de convention, a demandé à toutes les parties de faire preuve d'une plus grande souplesse de façon à rendre possible un élargissement du partenariat et de la coopération et à permettre ainsi une mise en œuvre réussie. En conclusion, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version actualisée du projet, pour examen à sa prochaine session. Compte tenu des progrès réalisés et du fait que le CTI a demandé au Groupe de travail de mener ses travaux à bonne fin dans le courant de l'année 2018, ce document sera également présenté au Comité pour adoption à sa session de 2019, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/2019/18 (voir aussi ECE/TRANS/WP.30/300, par. 35 à 37).

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

23. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'en 2018, 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 ces Conventions comptent respectivement 80 Parties contractantes et 26 Parties contractantes.

24. En 2018, le Groupe de travail a encore eu à traiter de problèmes liés à l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie, essentiellement dus au fait que les autorités douanières de ces deux pays ne semblaient pas respecter les délais et les procédures établis par la Convention. Les tentatives de contacter, par la voie diplomatique, les autorités égyptiennes et jordaniennes sont restées vaines jusqu'en juin 2018, date à laquelle les autorités douanières égyptiennes ont fait connaître dans une lettre en arabe leur position sur cette question. À sa session d'octobre 2018, le Groupe de travail s'est penché de nouveau sur la question, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/27, qui contient la traduction officielle de la lettre de réponse des autorités douanières égyptiennes. Pour l'essentiel, dans ce courrier, les autorités douanières égyptiennes rejettent toutes les plaintes et expliquent que tout a été fait conformément aux dispositions de la Convention et du droit interne. Elles expliquent en substance que l'inertie persistante de l'Automobile and Touring Club of Egypt a sérieusement compromis la capacité de ces autorités à percevoir les montants dus et que ces dernières ont intenté des actions en justice contre l'association mise en cause en vue du recouvrement d'un montant de 114 574 460 livres égyptiennes (soit environ 5,5 millions d'euros). Le Groupe de travail a pris note de ces informations et décidé d'attendre l'avis de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) quant à la suite à donner à cette affaire (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 39).

VIII. Examen par le Comité

25. 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 également invité à soutenir la poursuite du projet eTIR et à prolonger jusqu'en 2019 le mandat du WP.30/GE.1, à prier instamment les Parties contractantes et les parties prenantes concernées d'obtenir les fonds nécessaires à la mise en œuvre du projet eTIR, à exhorter les Parties contractantes à adopter rapidement une nouvelle annexe 11 à la Convention TIR à l'effet d'inscrire l'informatisation du régime TIR dans le texte juridique de la Convention, à recommander aux pays de participer aux projets pilotes eTIR et à adopter le texte de la nouvelle convention concernant la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international.
