


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers
 intéressant les transports**

 135^e session

 Genève, 1^{er}-4 octobre 2013

**Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers
 intéressant les transports sur sa 135^e session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	2	4
III. Déclaration liminaire.....	3	4
IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	4	5
V. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	5-8	5
A. Union européenne.....	5	5
B. Organisation de coopération économique.....	6	5
C. Union douanière créée dans le cadre de l'EurAsEC.....	7	6
D. Organisation mondiale des douanes	8	6



VI.	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») (point 4 de l'ordre du jour).....	9–15	6
A.	État de la Convention	9	6
B.	Annexe 8 relative au transport routier	10	6
1.	Certificat international de pesée du véhicule	11	6
2.	Résultats de l'enquête 2012 de la CEE	12	7
3.	Certificat de contrôle par rayons X	13	7
C.	Annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire	14	7
D.	Mesures de l'efficacité en matière de passage des frontières ¹⁵ dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation	15	7
VII.	Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952 (point 5 de l'ordre du jour)	16	8
VIII.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour).....	17	8
IX.	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 7 de l'ordre du jour)	18–45	8
A.	Situation de la Convention	18	8
B.	Application de la procédure TIR en Fédération de Russie	19–30	9
C.	Révision de la Convention.....	31–40	11
1.	Préparation de la phase III du processus de révision TIR	31–35	11
2.	Propositions d'amendements à la Convention: véhicules à bâches coulissantes.....	36	12
3.	Proposition d'amendement à la Convention TIR: Utilisation du régime TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique ou à l'intérieur d'un pays.....	37–39	12
4.	Propositions d'amendements à la Convention TIR: vérifications applicables aux organisations internationales habilitées	40	13
D.	Application de la Convention.....	41–45	13
1.	Systèmes d'échange informatisé des données TIR	41	13
2.	Règlement des demandes de paiement.....	42	13
3.	Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement.....	43	13
4.	Manuel TIR.....	44	13
5.	Autres questions.....	45	13
X.	Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers (point 8 de l'ordre du jour).....	46	13

XI.	Table ronde sur l'utilisation des technologies modernes pour améliorer l'efficacité et la sécurité des procédures de transit douanier (point 9 de l'ordre du jour)	47	14
XII.	Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	48	14
XIII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	49–50	14
	A. Dates des prochaines sessions	49	14
	B. Restrictions à la distribution des documents.....	50	14
XIV.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	51–52	14

I. Participation

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 135^e session du 1^{er} au 4 octobre 2013 à Genève. Y ont participé les représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Suède, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient également présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation de coopération économique (OCE), Commission économique eurasiennne (EurAsEC) et Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD). L'organisation non gouvernementale suivante était aussi représentée: Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/269.

2. Le WP.30 a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/269) sous réserve de l'ajout de la question suivante après le point 7 a): «Application de la procédure TIR en Fédération de Russie».

III. Déclaration liminaire

3. Dans sa déclaration liminaire, la Directrice de la Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), M^{me} Eva Molnar, a souligné que la Convention TIR se trouvait à une période charnière de son histoire au vu des perspectives et des difficultés actuelles. Alors que plusieurs pays frappent à la porte de la Convention (Afghanistan, Chine, Pakistan), l'application de la procédure TIR est en péril en Fédération de Russie. M^{me} Molnar a appelé toutes les parties concernées à préserver la Convention TIR, qui est un outil de facilitation unique en son genre, et a rendu compte des initiatives menées par la CEE pour éviter la crise. Selon elle, la crise que connaissait le régime TIR mettait en lumière plusieurs problèmes majeurs qui intéressaient l'ensemble du système, tels que le manque de communication et de transparence de toutes les parties impliquées dans le différend. Elle a aussi rappelé que la nouvelle partie III de l'annexe 9, qui définit les responsabilités des organisations internationales habilitées, était entrée en vigueur. Tout en saluant cette avancée importante, elle a invité les délégations à faire preuve d'une transparence encore plus grande au sujet des aspects financiers du fonctionnement du régime TIR en réalisant des audits élargis des organisations habilitées. Le WP.30 devait également relever le défi du lancement du projet eTIR, une initiative qui présentait un intérêt considérable pour l'industrie des transports et pour toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, en particulier les pays en développement et en transition puisque ceux-ci auraient ainsi accès à un système de transit douanier international informatisé. M^{me} Molnar a encouragé les délégations à faire les bons choix sur le plan juridique afin de permettre le développement du système eTIR et à examiner et à approuver, le cas échéant, l'analyse coûts-avantages du projet eTIR. Enfin, elle a invité le WP.30 à donner des orientations au secrétariat quant à la manière d'incorporer la mesure de l'efficacité et l'établissement de critères de comparaison en matière de passage des frontières dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation.

IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a pris note du fait que le secrétariat établirait des documents relatifs au programme de travail et au plan d'évaluation biennale, pour examen et approbation à sa prochaine session. Ces documents seraient ensuite soumis à la session de février 2014 du Comité des transports intérieurs (CTI) pour approbation.

V. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Union européenne

5. Le WP.30 a noté que la Croatie avait rejoint l'Union européenne le 1^{er} juillet 2013 et qu'elle faisait désormais partie du territoire douanier de l'UE. Le Groupe de travail a aussi été informé de la récente adoption du nouveau Code douanier de l'UE, dont la mise en application en mai 2016 marquerait la mise en place de systèmes d'échange de données informatisé (EDI) et de plusieurs procédures douanières simplifiées, notamment en matière de transit.

B. Organisation de coopération économique

6. Le WP.30 a accueilli avec satisfaction les informations selon lesquelles, en septembre 2013, le système TIR avait été réactivé en Afghanistan et, déjà, plus de 20 camions avaient réalisé des transports TIR depuis l'Iran et la Turquie vers l'Afghanistan. Pour atteindre cet objectif, le Gouvernement et le secteur privé afghans avaient réussi, en l'espace d'environ deux ans, à mettre en œuvre un Plan d'action concret avec l'aide du secrétariat de l'OCE et de l'IRU. Dans le cadre de ce Plan d'action, plusieurs formations avaient été organisées par la République islamique d'Iran, la Turquie et l'IRU à l'intention des experts afghans. La coopération pour le renforcement de l'application de la Convention TIR en Afghanistan se poursuivrait dans le cadre du projet de création d'un couloir de transport routier République kirghize-Tadjikistan-Afghanistan-Iran (KTAI) mené par l'OCE. Le Groupe de travail a aussi été informé de l'avancée de la mise en place du couloir de transport routier Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI), dont l'ouverture était prévue avant la fin du mois de février 2014 conformément aux mesures adoptées à la troisième réunion du Groupe de travail de haut niveau de l'OCE sur l'ITI (Ankara, septembre 2013). Le WP.30 a noté que, avec l'appui de l'OCE, le Pakistan avait adhéré à la COTIF et avait redoublé d'efforts en vue d'adhérer à la Convention TIR. Le WP.30 a également pris note des activités de l'OCE en faveur de l'interconnexion des pays sans littoral d'Asie centrale et de la promotion des instruments juridiques de l'ONU dans les domaines du transport et du transit auprès des États membres de l'OCE. Il a notamment exprimé l'espoir que ces efforts contribueraient de manière déterminante à ce que les États membres de l'OCE qui ne l'avaient pas encore fait adhèrent rapidement à la Convention sur l'harmonisation et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

C. Union douanière créée dans le cadre de l'EurAsEC

7. La Commission économique eurasiennne (EurAsEC) a informé le Groupe de travail des mesures prises pour améliorer la législation de l'Union douanière comme, par exemple, la rédaction de propositions d'amendements au Code douanier ou l'élaboration d'accords trilatéraux sur différentes questions douanières, y compris le TIR et l'importation temporaire. À compter du 1^{er} octobre 2014, la transmission anticipée d'informations sur les marchandises serait obligatoire pour les marchandises importées par voie ferroviaire. L'Union douanière s'était notamment donnée comme priorité d'accélérer les formalités douanières en adoptant des méthodes modernes comme les systèmes d'EDI, les guichets uniques, les contrôles après dédouanement et la notion d'opérateur économique agréé. Le WP.30 a aussi pris note du processus mis en marche pour intégrer l'Arménie et le Kirghizistan dans l'Union douanière.

D. Organisation mondiale des douanes

8. Le WP.30 a noté que le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, avait annoncé que le Liban avait adhéré à la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972 le 29 août 2013. La Convention entrera en vigueur pour le Liban le 28 février 2014, conformément au paragraphe 2 de l'article 19 de la Convention (Notification dépositaire C.N.572.2013.TREATIES-XI.A.15).

VI. Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

9. Le secrétariat a fait savoir qu'il n'y avait eu aucune modification de l'état de la Convention et a rappelé son intention de convoquer la prochaine session du Comité de gestion en juin 2014.

B. Annexe 8 relative au transport routier

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/3.

10. Le représentant de l'Ukraine a rendu compte des résultats obtenus grâce aux contrôles communs organisés avec des pays voisins comme la Fédération de Russie et certains pays de l'UE.

1. Certificat international de pesée du véhicule

11. Le WP.30 a poursuivi l'examen de la proposition de l'Ukraine visant à ajouter une nouvelle case «Poids du véhicule à vide» dans le formulaire du Certificat international de pesée du véhicule (CIPV) (ECE/TRANS/WP.30/2013/3). Certaines délégations se sont demandé quels seraient les avantages de cette proposition, alors que d'autres ont fait remarquer que cette nouvelle case pourrait accélérer les formalités au passage des frontières et notamment les formalités douanières et donc faciliter le transport international. Dans le même temps, il faudrait mettre au point une définition claire du terme «Poids du véhicule à vide» et une méthode de mesure ou de calcul de ce poids. Pour finir, le WP.30 a décidé de maintenir cette question à son ordre du jour.

2. Résultats de l'enquête 2012 de la CEE

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/7.

12. Le Groupe de travail a rappelé les résultats de l'enquête 2012 de la CEE, lancée pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de l'annexe 8 (ECE/TRANS/WP.30/2013/7) et a pris note du fait que la prochaine enquête serait entreprise en 2014, conformément à l'annexe 8 de la Convention.

3. Certificat de contrôle par rayons X

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/6.

13. Le WP.30 a pris note de l'opinion de l'administration douanière de l'Azerbaïdjan selon laquelle les appareils de radiographie n'étaient pas tous produits par le même fabricant et présentaient donc des caractéristiques variables, et qu'il était donc impossible pour les autorités douanières d'un pays d'interpréter les clichés provenant d'un appareil fabriqué dans un autre pays. De plus, la délivrance de certificats de contrôle par rayons X risquerait de provoquer de longues attentes aux frontières. La délégation de l'UE a souscrit à cette conclusion et a estimé que ce certificat n'était pas nécessaire.

C. Annexe 9 sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire

14. Le Groupe de travail a pris note du fait que le secrétariat du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) avait élaboré un questionnaire sur l'application au niveau national des dispositions de l'annexe 9, qui serait soumis à la prochaine session du SC.2 (23-25 octobre 2013). Une fois approuvé, ce questionnaire serait distribué aux Parties contractantes. Le représentant de l'OSJD a déclaré que la priorité pour son organisation restait la facilitation de la mise en œuvre de l'annexe 9 au niveau national. Il a insisté sur la grande importance pratique des dispositions de l'annexe 9, notamment les prescriptions minimum en matière d'infrastructure pour les gares frontières et l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SMGS. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'OSJD a en outre informé le WP.30 que la prochaine réunion internationale interdépartementale de l'OSJD, la huitième du nom, se tiendrait en mai 2014 et examinerait la question de la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire.

D. Mesures de l'efficacité en matière de passage des frontières dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/4.

15. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen des différentes possibilités d'inclure des indicateurs de résultats dans la Convention sur l'harmonisation d'efficacité afin d'évaluer l'application et de faire une analyse comparative (ECE/TRANS/WP.30/2013/4). Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à une solution souple qui tiendrait compte des besoins de pays connaissant des situations économiques différentes, qui s'appliquerait à plusieurs modes de transport et qui mettrait à la disposition des Parties contractantes un ensemble d'outils. Plusieurs représentants ont fait valoir qu'il faudrait non seulement mettre au point des indicateurs mais aussi donner aux pays qui le souhaitent les moyens de les atteindre. Plusieurs délégations ont insisté sur l'importance des instruments que l'OMD met à la disposition de ses membres et sur la nécessité de coopérer avec cette organisation sur cette question. En outre, le WP.30 a prié les délégations d'étudier le chapitre 9 du manuel OSCE-CEE concernant les bonnes pratiques à observer aux passages

des frontières pour voir quels indicateurs pourraient être retenus aux fins de la Convention sur l'harmonisation et s'il serait nécessaire d'en mettre au point de nouveaux. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de revenir à cette question à sa prochaine session.

VII. Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952 (point 5 de l'ordre du jour)

16. L'OSJD a expliqué les raisons pour lesquelles elle estimait préférable d'élaborer une nouvelle convention dans ce domaine plutôt que d'adhérer à la Convention de 1952, qu'elle considérait comme étant dépassée (document informel n° 15 (2013)). Le Groupe de travail a été informé par l'OSJD que les autorités du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Lettonie, de la Pologne et de la République de Moldova appuyaient cette idée, en particulier compte tenu du développement rapide du réseau ferroviaire international à grande vitesse, qui nécessitait la mise en place de nouvelles technologies relatives à l'échange de données électroniques et d'autres solutions novatrices permettant d'accélérer les procédures de passage des frontières. Le WP.30 était d'avis que l'élaboration d'une nouvelle convention répondrait à une demande et a invité le SC.2, à sa prochaine session (23-25 octobre 2013), à faire connaître également sa position sur la question. Le Groupe de travail a aussi noté que les États membres de l'OSJD et de l'OTIF étaient disposés à créer un groupe de travail afin de rédiger un premier projet de nouvelle convention pour examen par le WP.30 et le SC.2.

VIII. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour)

17. Après avoir rappelé les délibérations qu'il avait tenues à sa précédente session (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 27), le WP.30 a noté que l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) rendrait compte, à la prochaine session, des mesures de suivi prises. Le Groupe de travail a aussi noté que, le 12 août 2013, la République de Moldova avait adhéré à la Convention de 1956 (C.N.557.2013.TREATIES-XI.A.10). La délégation bélarussienne a informé le WP.30 qu'elle souhaitait étudier la pratique actuelle en matière d'utilisation des carnets de passage en douane (CPD) et a été invitée à s'adresser à l'AIT/FIA, avec l'aide du secrétariat, pour de plus amples informations.

IX. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 7 de l'ordre du jour)

A. Situation de la Convention

18. Le Groupe de travail a été informé que, au 10 juillet 2013, le Secrétaire général n'avait reçu aucune objection de la part des Parties contractantes concernant les propositions d'amendements à l'article 6.2 *bis* et à l'annexe 9 de la Convention TIR. En conséquence de quoi, ces amendements entrèrent en vigueur le 10 octobre 2013 pour toutes les Parties contractantes (C.N.433.2013.TREATIES-XI.A.16).

B. Application de la procédure TIR en Fédération de Russie

19. Le WP.30 a pris note du fait que, en juillet 2013, le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie avait annoncé que les opérateurs TIR transportant des marchandises dans le territoire de la Fédération de Russie seraient obligés de fournir des garanties supplémentaires, prescrites par le Code douanier de l'Union douanière créée dans le cadre de l'EurAsEC. L'introduction de cette mesure, initialement prévue le 14 août, avait été reportée au 14 septembre 2013. À cette date, le SFD avait commencé à appliquer la mesure prévue en Sibérie et dans les régions de l'Extrême-Orient, avant d'élargir son application à la région de l'Oural.

20. Le Groupe de travail a aussi été informé que, le 27 août 2013, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) s'était réunie en session extraordinaire afin d'analyser la situation créée par la décision susmentionnée. La Présidente de la TIRExB, M^{me} A. Dubielak (Pologne), a présenté au WP.30 les conclusions adoptées par la Commission lors de cette session (document informel WP.30/AC.2 (2013) n^o 6). D'après les informations dont disposait la TIRExB, deux raisons avaient été avancées par le SFD pour justifier cette mesure: a) les dettes énormes accumulées depuis 1994 en raison d'infractions à la Convention TIR; et b) l'obligation qu'a l'association garante nationale ASMAP d'assurer une couverture financière plus stricte de son passif. Sur ces deux sujets, la TIRExB a enjoint à toutes les parties concernées de chercher des solutions dans le cadre de la législation nationale, de la Convention TIR et des traités internationaux en respectant pleinement, en cas de conflit, la primauté du droit international sur le droit interne. En outre, la TIRExB était d'avis que tant que l'ASMAP serait l'association garante, habilitée conformément à l'article 6 de la Convention, sa garantie resterait valide et devrait être la seule requise pour réaliser des opérations TIR sur le territoire de la Fédération de Russie. Enfin, la TIRExB a souligné les conséquences importantes de la mesure annoncée, qui aurait des répercussions sur les opérations douanières et nuirait au commerce et aux transports nationaux et internationaux.

21. En résumé, la TIRExB était d'avis que la mesure annoncée constituerait, à divers égards, une violation de la Convention et a donc enjoint le SFD d'appliquer correctement la Convention TIR et de renoncer à mettre en œuvre la mesure, ou du moins de reporter son introduction. Dans l'attente d'une telle décision, toutes les parties concernées ont été vivement encouragées à accélérer leurs négociations afin que des solutions satisfaisantes soient trouvées pour toutes les questions en suspens. La TIRExB s'est dite prête à aider la Fédération de Russie à trouver les moyens de garantir le bon fonctionnement du système TIR sur son territoire, conformément aux exigences modernes des secteurs douanier et commercial. Le membre russe de la TIRExB a exprimé des réserves au sujet de certaines des conclusions de la Commission.

22. Outre la mesure décrite plus haut, le 3 septembre 2013, le SFD a informé l'ASMAP de son intention de dénoncer, avec effet au 1^{er} décembre 2013, l'accord de garantie TIR signé entre les deux organismes.

23. Cette mesure pourrait entraîner la suspension de la procédure TIR en Fédération de Russie à compter de cette date, aucune autre association n'ayant exprimé le souhait de jouer le rôle de garant.

24. Les représentants du SFD, de l'IRU et de l'ASMAP ont informé le WP.30 des activités d'un groupe ad hoc conjoint créé par le SFD et l'ASMAP, avec la participation de l'IRU en tant qu'observateur, dans le but d'apporter des précisions sur le montant des dettes douanières en souffrance et de revoir l'accord sur la garantie TIR. Le Groupe de travail a constaté que, à ce jour, le groupe ad hoc n'avait réalisé aucun progrès notable et les parties restaient en désaccord sur le montant des demandes réglées et des dettes dues, les débiteurs

responsables et les mécanismes de remboursement, conformément à l'article 11, et la couverture financière du passif de l'ASMAP.

25. La délégation russe a insisté sur l'importance de la Convention TIR pour la facilitation du transport et du commerce et a informé le WP.30 du dialogue interministériel en cours visant à définir la position commune du Gouvernement sur les questions connexes et à veiller au respect des obligations internationales qui incombent à la Fédération de Russie en vertu de la Convention TIR. Les organes de la Convention TIR, ainsi que le secrétariat, seraient dûment informés de toute mesure prise par les autorités russes. La délégation russe a aussi insisté sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin aux controverses actuelles concernant l'interprétation de certaines dispositions fondamentales de la Convention.

26. De nombreuses délégations ont signalé les graves conséquences négatives de la situation du régime TIR en Fédération de Russie pour le commerce et le transport depuis, vers et à travers le territoire russe, notamment l'incertitude économique due au manque d'information et aux décisions inattendues, la réduction du volume des échanges et du nombre de contrats et la hausse du coût de l'achat de garanties nationales. La délégation de l'UE s'est dite déçue que la loi ait été enfreinte et qu'aucune information préalable n'ait été donnée. Elle a aussi rappelé les dispositions des articles X et V du GATT et celles de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités.

27. Le WP.30 a invité instamment toutes les parties prenantes en Fédération de Russie et à l'IRU à trouver des solutions de nature à assurer l'application ininterrompue de la procédure TIR sur le territoire russe. Le Groupe de travail, à l'exception de la délégation russe, a appelé de ses vœux le retrait de la mesure prise par le SFD et jugé regrettable que, malgré que cette mesure ne soit pas conforme aux dispositions de la Convention TIR, le SFD ait commencé à l'appliquer de manière limitée dans les trois régions précitées.

28. L'IRU a informé le WP.30 que l'ASMAP et l'IRU avaient récemment soumis par écrit plusieurs propositions à la direction du SFD en vue d'améliorer encore l'accord de garantie existant avant le 1^{er} décembre 2013. L'IRU a aussi répété que, si certaines réclamations de paiement en vertu de la procédure TIR en Fédération de Russie étaient toujours dues par l'ASMAP conformément à la Convention TIR et à la législation russe, celles-ci seraient immédiatement réglées. Enfin, l'IRU a proposé, si le SFD n'y était pas opposé, de rendre publics tous les documents relatifs aux réclamations passées (confirmations de règlement, listes, copies des décisions de justice, etc.) afin qu'ils puissent être examinés de manière indépendante.

29. Le représentant de l'EurAsEC a informé le Groupe de travail des mesures prises pour assurer les opérations de transport routier sous le couvert de carnets TIR sur le territoire de l'Union douanière et de l'espace économique unique. La question était examinée à chaque session du Conseil et du Comité de direction de l'EurAsEC. Tout en étant préoccupée par la situation du régime TIR et en souhaitant que les parties concernées trouvent une solution, l'EurAsEC dialoguait avec le SFD et pouvait servir de cadre aux négociations entre les autorités des États membres de l'Union douanière et toutes les entités concernées.

30. Au titre de ce point de l'ordre du jour, plusieurs délégations ont également fait part de leur préoccupation au sujet des dizaines de sociétés de transport étrangères qui avaient récemment été exclues de la procédure TIR en Fédération de Russie par le SFD, en vertu de l'article 38 de la Convention, le plus souvent pour n'avoir pas respecté les itinéraires prescrits pour les opérations TIR sur le territoire russe. Selon ces délégations, plusieurs des entreprises exclues étaient des opérateurs fiables et n'avaient commis que des infractions mineures qui ne justifiaient pas l'application d'une mesure aussi sévère que l'exclusion de la procédure TIR. Ces délégations ont aussi fait observer que les infractions en question

avaient été commises en raison des difficultés pratiques rencontrées pour respecter la réglementation, par exemple du fait de l'absence d'aires de stationnement, de l'interdiction du transport de marchandises dans les villes et des horaires d'ouverture restreints des bureaux de douane locaux, et que ces éléments n'avaient pas été pris en compte par le SFD.

C. Révision de la Convention

1. Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Utilisation des nouvelles technologies

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2013/8, ECE/TRANS/WP.30/2013/10, ECE/TRANS/WP.30/2013/11.

31. Le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-deuxième session du Groupe spécial informel d'experts sur les aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Il a noté que la vingt-troisième session du GE.1 se tiendrait à Bruxelles les 20 et 21 novembre 2013, à l'aimable invitation de la Commission européenne.

32. Le Groupe de travail a pris note de la finalisation de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR ainsi que de son résumé, de son évaluation et des recommandations formulées par le GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/10). Le secrétariat a présenté le document en question et, en réponse aux questions posées par plusieurs délégations, a apporté de nouvelles précisions sur un certain nombre de points concernant les hypothèses et les résultats contenus dans cette analyse.

33. La délégation de l'Iran (République islamique d'), s'exprimant à propos du document ECE/TRANS/WP.30/2013/10, et notamment des inquiétudes et des questions formulées par l'IRU et énumérées au paragraphe 17, a souligné qu'il fallait veiller à ne pas sous-estimer les coûts et qu'aucune décision ne devrait être prise avant que tous les points aient été éclaircis. Le secrétariat a rappelé que, comme indiqué au paragraphe 18 du document précité, le GE.1 avait déjà tenu compte dans l'analyse coûts-avantages de la plupart des préoccupations et des questions de l'IRU ou y avait répondu, avait estimé que les questions en suspens contenues dans l'évaluation de l'analyse coûts-avantages ne suffisaient pas à justifier une révision de cette analyse, et avait par conséquent décidé de maintenir sa recommandation et de joindre le résumé de l'analyse coûts-avantages, accompagné de son évaluation et de ses recommandations, au modèle de référence eTIR. La délégation de l'Iran a en outre fait remarquer que dans la région de l'OCE, les infrastructures que nécessite la mise en œuvre du système eTIR n'étaient pas disponibles, et elle a demandé au WP.30 d'insister sur l'importance de l'application effective du système et d'étudier les effets négatifs qu'il pourrait avoir sur les Parties contractantes en développement ou faisant partie des pays les moins avancés. Pour ce qui est de la supposition de l'Iran selon laquelle une application incomplète du projet pourrait nuire à la facilitation des échanges préconisée par la Convention TIR, le WP.30 a reçu l'assurance que l'extension géographique progressive du système eTIR, telle qu'elle était décrite dans le modèle de référence eTIR, ne nuirait pas aux pays qui n'appliquent pas ce système car il était prévu que, avant que tous les pays soient en mesure d'utiliser ledit système, la procédure TIR basée sur le carnet TIR papier reste en usage. Le Groupe de travail a aussi noté que des mesures devraient être envisagées pour dissiper ces préoccupations.

34. Le Groupe de travail a pris note, dans toutes les langues officielles, du document ECE/TRANS/WP.30/2013/8, qui contient une comparaison des divers moyens possibles de fournir une base juridique à l'application du système eTIR. Étant donné que plusieurs délégations n'étaient pas encore en mesure d'examiner, quant au fond, ni les différentes

solutions proposées, ni les autres aspects juridiques de l'application du système eTIR, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

35. Le Groupe de travail a en outre été informé que, depuis sa précédente session, le projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie n'avait guère progressé. Il a été provisoirement décidé que la quatrième réunion de ce projet pilote se tiendrait à l'occasion de la vingt-troisième session du GE.1 à Bruxelles. Enfin, le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition économique à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration». Le Groupe de travail a pris note du fait qu'un consultant avait été recruté pour entreprendre une analyse des insuffisances de la Géorgie. Il a en outre noté qu'il avait été provisoirement décidé que la première réunion du Groupe d'experts interrégional se tiendrait à Genève le 18 décembre 2013.

2. Propositions d'amendements à la Convention: véhicules à bâches coulissantes

Document: ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4.

36. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4, qui reprend les observations faites par le CLCCR dans le document informel n° 13 (2013). La délégation du Bélarus a réitéré les inquiétudes qu'elle avait exprimées lors de la précédente session (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 33) et a informé le Groupe de travail qu'avant de prendre une décision sur les propositions d'amendements elle souhaiterait examiner les nouvelles photographies et les nouveaux schémas qu'elle avait reçus. En attendant, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

3. Proposition d'amendement à la Convention TIR: utilisation du régime TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique ou à l'intérieur d'un pays

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/9.

37. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/WP.30/2013/9, qui analyse les dispositions pertinentes de la Convention TIR dans le cadre du droit international (art. 2, 48 et 49) et qui aboutit à la conclusion que le libellé actuel ne se prête pas à une interprétation claire et nette du régime TIR dans le cas d'une union douanière ne comportant pas de frontières intérieures. Afin d'offrir aux nouvelles unions douanières la souplesse nécessaire pour adapter le régime TIR à leurs besoins économiques et politiques, le secrétariat a présenté plusieurs propositions de modification de l'article 2. Une de ces propositions permettrait, si elle était adoptée, d'utiliser le régime TIR dans un seul et même pays mais les détails de cette solution et les complications qu'elle pourrait entraîner n'étaient pas envisagés dans le document.

38. La délégation de l'UE a estimé que le libellé actuel de la Convention donnait suffisamment de latitude aux unions douanières couvrant un seul et même territoire douanier pour utiliser le régime TIR. C'est la raison pour laquelle l'UE n'était pas favorable à une modification de la Convention. La Fédération de Russie a adopté une position identique, alors que la délégation du Kazakhstan a soutenu les propositions d'amendements.

39. En ce qui concerne l'utilisation du régime TIR dans un seul et même pays, les délégations de l'UE, du Bélarus et de la Fédération de Russie ont estimé que la Convention TIR, en tant qu'accord international, ne devrait pas être utilisée pour de telles opérations de transport. Pour leur part, les délégations de l'Ukraine et de l'Ouzbékistan se sont déclarées favorables à l'utilisation du régime TIR dans un seul et même pays pour le transport des marchandises étrangères, en mettant en avant ses avantages pour la facilitation

des échanges. L'IRU a rappelé qu'elle était disposée à soutenir ces opérations de transport à l'intérieur du pays, que ce soit dans le cadre de la Convention TIR ou dans le cadre d'un autre régime distinct mais analogue. Le Groupe de travail a conclu qu'un complément d'analyse et d'examen serait nécessaire avant de parvenir à une décision sur le point de savoir si une modification était nécessaire et a donc chargé le secrétariat d'établir, pour une prochaine session, une nouvelle analyse sur la possibilité d'utiliser le régime TIR dans un seul et même pays.

4. Propositions d'amendements à la Convention TIR: vérifications applicables aux organisations internationales habilitées

Document: ECE/TRANS/WP.30/2011/6.

40. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

D. Application de la Convention

1. Systèmes d'échange informatisé des données TIR

41. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des dernières statistiques concernant l'application par les Parties contractantes du système SafeTIR ainsi que l'utilisation du système TIR-EPD (document informel n° 16 (2013)).

2. Règlement des demandes de paiement

42. Le Groupe de travail a pris note de la situation actuelle en ce qui concerne le règlement des demandes adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales, telle qu'elle est présentée par l'IRU (document informel n° 16 (2013)).

3. Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

43. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

4. Manuel TIR

44. Le Groupe de travail a noté qu'une version actualisée du Manuel TIR serait publiée fin 2013, en langues anglaise, française et russe.

5. Autres questions

45. Aucun nouvel élément d'information n'a été communiqué au Groupe de travail au titre de ce point de l'ordre du jour.

X. Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers (point 8 de l'ordre du jour)

46. Le Groupe de travail a été informé que, le 14 août 2013, le secrétariat avait posté un nouveau rapport de fraude sur le site Web protégé par un mot de passe réservé aux points de contact, qui rendait compte d'un incident au cours duquel les autorités douanières de la Bulgarie avaient mis fin à une opération de transport TIR en raison d'une manipulation du carnet, plus précisément d'une inversion des volets n^{os} 1 et 2.

XI. Table ronde sur l'utilisation des technologies modernes pour améliorer l'efficacité et la sécurité des procédures de transit douanier (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/2013/12.

47. Le Groupe de travail a rappelé qu'en juin 2013 s'était tenue une table ronde sur l'utilisation des technologies modernes pour améliorer l'efficacité et la sécurité des procédures de transit douanier et a pris note de ses résultats, que le secrétariat a résumés dans le document ECE/TRANS/WP.30/2013/12.

XII. Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail (point 10 de l'ordre du jour)

48. L'examen de cette question a été reporté à la session suivante.

XIII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

A. Dates des prochaines sessions

49. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 136^e session dans la semaine du 3 au 7 février 2014.

B. Restrictions à la distribution des documents

50. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de sa présente session.

XIV. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

51. Lors de l'adoption du rapport, le secrétariat, faisant référence au paragraphe 16 ci-dessus, a informé le Groupe de travail de son intention de demander aux Ministres des affaires étrangères des États membres de la CEE si leur gouvernement serait favorable à l'élaboration d'une nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée.

52. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 135^e session sur la base du projet établi par le secrétariat.
