



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****155^e session**

Genève, 13 et 16 octobre 2020

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe
et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail****Alignement des travaux du Groupe de travail
sur la stratégie du Comité des transports intérieurs****Note du Secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 154^e session, le Groupe de travail avait commencé à examiner le document ECE/TRANS/WP.30/2020/1, dans lequel est résumé l'objet principal des 17 instruments juridiques relevant de sa compétence, sont examinées les dispositions finales de ces instruments et sont proposés des amendements, le cas échéant. À cette session, il avait décidé de passer en revue chacun des 17 instruments afin d'en fournir une première évaluation. En ce qui concernait plusieurs d'entre eux (à savoir j), o) et p)), le secrétariat avait été prié de s'enquérir de leur pertinence auprès d'autres organisations internationales (voir ECE/TRANS/WP.30/308, par. 6 à 8).

2. Le présent document tient compte des commentaires reçus des représentants des diverses organisations internationales consultées. Lorsqu'il les évaluera, le Groupe de travail devra garder à l'esprit que ces informations ont été communiquées à titre personnel par les représentants consultés et ne reflètent pas nécessairement la position officielle des organisations internationales concernées.

**II. Convention douanière relative aux pièces de rechange
utilisées pour la réparation des wagons EUROP
du 15 janvier 1958**

3. À la 154^e session, la délégation de l'Union européenne avait indiqué au Groupe de travail que cette Convention ne semblait plus répondre à aucun besoin pratique et qu'elle avait été remplacée par des arrangements contractuels entre les compagnies ferroviaires. Il semblait que le concept de wagons EUROP n'existait plus en tant que tel. La délégation avait conseillé au secrétariat de solliciter l'avis de l'Union internationale des chemins de fer



(UIC) et du Comité international des transports ferroviaires (CIT). Le Groupe de travail avait décidé de continuer à évaluer la pertinence de cet instrument juridique à sa présente session, sur la base des informations communiquées par les délégations (ECE/TRANS/WP.30/308, par. 8 j)).

4. Malgré les tentatives répétées du secrétariat, ni l'UIC ni le CIT n'ont répondu aux demandes d'information. Cependant, à la demande du CIT, la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) a communiqué au secrétariat des informations au nom des deux organisations.

5. Dans un premier courriel, la CER a déclaré que, dans sa formulation actuelle, la Convention était certainement devenue caduque, principalement parce que toutes ses Parties contractantes étaient désormais membres de l'Espace économique européen (EEE), et également parce que le concept de wagons EUROP n'existait plus. Dans le même temps, il convenait de noter que, depuis 1958, de nouvelles initiatives de mise en commun des wagons avaient été lancées avec succès. La question se posait donc de savoir si le texte de la Convention devrait être mis à jour pour tenir compte de ces nouvelles initiatives. La CER consulterait ses membres à ce sujet et reprendrait contact avec le secrétariat à un stade ultérieur. Après cette consultation avec le CIT et sur la base des informations reçues de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et de la Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (Eurofima), elle a confirmé au secrétariat que, de l'avis des organisations concernées, la Convention était devenue caduque, car a) toutes ses Parties contractantes (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) étaient maintenant membres de l'EEE, b) le marché ferroviaire avait été libéralisé, c) il n'existait plus d'administrations ferroviaires nationales, et d) l'accord EUROP qui sous-tendait la Convention n'existait plus. Les organisations concernées estimaient donc qu'il était inutile de maintenir la Convention et elles ne s'opposeraient pas à sa dénonciation progressive jusqu'à ce que le nombre de Parties contractantes soit inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, ce qui ferait que la Convention cesserait de produire ses effets (art. 8 de la Convention).

6. La CER a saisi cette occasion pour répondre aux considérations préliminaires formulées par le secrétariat au point 10 E du document ECE/TRANS/WP.30/2020/1 (annexe II), où il est dit que « les conteneurs sont aujourd'hui principalement utilisés pour le transport de marchandises par chemin de fer ». Selon la CER, cette affirmation n'est pas tout à fait exacte car, encore aujourd'hui, tous les types de wagons, y compris les wagons porte-conteneurs, peuvent être endommagés, même si, grâce à une meilleure ingénierie, ils le sont moins que par le passé.

7. Au vu des informations fournies par la CER, le secrétariat tient à souligner que, conformément à l'article 5 de la Convention, seuls les pays membres de la CEE et les pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la Convention. Son article 11 stipule que toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la Convention. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 5. Tout projet d'amendement sera réputé accepté si aucune Partie contractante ne formule d'objections dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général aura transmis le projet d'amendement.

III. Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS¹, fait à Genève le 9 février 2006

8. À sa 154^e session, le Groupe de travail avait constaté que cette Convention, dont l'élaboration, à la demande du Comité des transports intérieurs (CTI), avait duré plus de dix ans, n'avait pas suscité beaucoup d'attention de la part des pays et ne comptait toujours aucune Partie contractante. La délégation ukrainienne avait conseillé au secrétariat d'étudier avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique l'utilisation qui était faite actuellement de la lettre de voiture combinée CIM²-SMGS, sur la base d'autres instruments juridiques (ECE/TRANS/WP.30/308, par. 8 p)).

9. Dans sa contribution, la CER a estimé que cette Convention semblait avoir perdu sa raison d'être compte tenu de l'établissement d'une nouvelle convention de transit douanier entre le Bélarus, la Fédération de Russie et le Kazakhstan (auxquels se sont jointes la Chine et la Mongolie) et des récentes avancées enregistrées dans le domaine de la lettre de voiture commune CIM-SMGS, notamment l'informatisation de la procédure.

IV. Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, fait à Genève le 21 janvier 1994

10. À sa 154^e session, le Groupe de travail avait constaté que, depuis son entrée en vigueur, cette Convention n'avait pas suscité beaucoup d'intérêt. Jusqu'à présent, aucune session de son Comité de gestion n'avait été organisée, en dépit de ce que prévoyait son article 19. La délégation ukrainienne avait recommandé au secrétariat de se mettre en rapport avec le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal (BIC) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) afin d'obtenir plus d'informations sur la pertinence de cette Convention (ECE/TRANS/WP.30/308, par. 8 o)).

11. Dans sa réponse détaillée, le BIC a déclaré que l'idée d'un consortium d'exploitation de conteneurs avait été envisagée et même mise à l'essai à plusieurs occasions dans le passé, mais sans succès. Les conteneurs sont aujourd'hui la propriété de transporteurs maritimes individuels (environ 45 %) et de loueurs de conteneurs (environ 55 %). Ces entreprises ont leur siège dans différents pays du monde et, dans le cas des loueurs, leurs conteneurs sont enregistrés dans des endroits comme les Bermudes ou les Bahamas. En ce qui concerne les transporteurs maritimes, on constate une très forte concentration dans seulement quelques pays, notamment l'Allemagne, la Chine, le Danemark, la France et la Suisse. Ainsi, même si les acteurs du secteur décidaient d'expérimenter à nouveau un système de mise en commun, la répartition de la propriété des conteneurs rendrait toute convention totalement inapplicable, car les contributions au système seraient trop déséquilibrées. Il n'y a pas nécessairement de corrélation entre le siège ou l'emplacement du propriétaire ou de l'exploitant du conteneur et les besoins en conteneurs du pays concerné, tandis que dans de nombreux endroits où les flux d'importation et d'exportation sont considérables, il se peut qu'il n'existe aucun propriétaire ou exploitant de conteneurs. Même si les acteurs du secteur adoptaient un système de mise en commun, et même s'il y avait des propriétaires ou exploitants de conteneurs dans tous les pays, un tel système apparaîtrait toujours irréalisable, car il ne tiendrait pas compte de paramètres tels que, entre autres, les variations des flux commerciaux et la saisonnalité. Enfin, les autres conventions en vigueur relatives à l'admission temporaire de conteneurs (le Code des douanes de l'Union et la Convention d'Istanbul) fonctionnent très bien.

¹ SMGS : Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer.

² CIM : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

12. L'OMD a déclaré n'avoir aucune expérience en ce qui concerne la mise en œuvre de cette Convention. Toutefois, elle estime que le paragraphe 5 de l'article 16, qui stipule que « la présente Convention n'est applicable à un pool déterminé que lorsque tous les États ou organisations d'intégration économique régionale concernés par ce pool sont devenus Parties contractantes à la présente Convention », complique considérablement l'application de la Convention. En outre, l'absence d'actions de sensibilisation, de promotion ou de renforcement des capacités et la tendance au recours au droit souple (des lignes directrices plutôt que des instruments juridiques internationaux contraignants qui nécessitent une adhésion formelle) peuvent expliquer le manque d'intérêt pour cette Convention.

V. Examen par le Groupe de travail

13. Le Groupe de travail est invité à prendre note des observations ci-dessus formulées par le CER, le BIC et l'OMD dans le cadre de son évaluation des instruments juridiques concernés à la lumière des instructions relatives à la stratégie du CTI.
