



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****165^e session**

Genève, 6 (après-midi), 7 et 9 (matin) février 2024

Point 3 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****Stratégie et plan d'action du Groupe de travail des problèmes
douaniers intéressant les transports – Alignement
des travaux du Groupe de travail sur la stratégie
du Comité des transports intérieurs*****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) se souviendra sans doute qu'à sa 162^e session (février 2023), il avait décidé de reprendre l'examen de la stratégie et du plan d'action proposés (tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2023/2) une fois que son mandat aurait fait l'objet d'un accord (ECE/TRANS/WP.30/324, par. 9). À sa dernière session (octobre 2023), il a adopté le mandat révisé et décidé de changer de nom pour devenir le « Forum mondial des questions douanières intéressant les transports, notamment la facilitation du passage des frontières » ; son secrétariat a donc établi à son intention le présent document, qui contient une version actualisée de sa stratégie et de son plan d'action (ECE/TRANS/WP.30/2023/2), pour examen.

2. Maintenant que son mandat a été pleinement aligné sur le nouveau mandat du Comité des transports intérieurs et adopté, il importe, de l'avis du secrétariat, que le Groupe de travail commence à réfléchir à une stratégie et à un plan d'action éventuels pour les années à venir afin de mieux servir la stratégie et les objectifs du Comité.

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



II. Vision, mission et piliers de la stratégie et mandat révisé du Comité, tels qu'approuvés par le Conseil économique et social

3. À sa quatre-vingt-unième session (Genève, 19-22 février 2019), le Comité des transports intérieurs a examiné et adopté par acclamation sa stratégie à l'horizon 2030, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/2019/R.1, y compris la vision, la mission, les objectifs stratégiques, le plan d'action, la liste des priorités, la mobilisation des ressources et le partenariat (ECE/TRANS/288, par. 15 a)). Le Comité a également demandé à ses organes subsidiaires de prendre des mesures de suivi pour aligner leurs travaux sur sa stratégie.

4. S'agissant de la vision du Comité à l'horizon 2030, le Comité des transports intérieurs, en tant qu'instance des Nations Unies pour les transports intérieurs, contribue à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine.

5. La mission du Comité est de contribuer à la viabilité des transports intérieurs et de la mobilité pour que les objectifs de développement durable soient atteints dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et parmi les États Membres de l'ONU, grâce au dialogue politique, à l'harmonisation des cadres réglementaires, le cas échéant, à la promotion des nouvelles technologies, à la facilitation de l'amélioration de la connectivité et à l'appui à la mise en application des instruments juridiques.

6. Dans l'accomplissement de sa mission, le Comité renforcera son rôle en tant que :

a) Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs. Le Comité renforcera son rôle en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs auprès de tous les États Membres de l'ONU et demeurera à l'avant-garde des initiatives déployées à l'échelle mondiale pour lutter contre l'insécurité routière, grâce à son approche à 360° de la sécurité routière, réduire les émissions en fixant des normes relatives aux véhicules et en les promouvant et réduire les obstacles frontaliers grâce à son large éventail de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières ;

b) Plateforme des Nations Unies pour l'appui aux nouvelles technologies et à l'innovation dans les transports intérieurs. Le Comité veillera à : a) être en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des technologies de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la dématérialisation, de façon à améliorer la sécurité routière, les performances environnementales, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et la prestation de services efficaces dans le secteur des transports ; b) éviter que les différents processus d'amendement des différentes conventions entraînent une fragmentation ; c) éviter que le progrès soit entravé par une réglementation trop précoce ;

c) Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs. Le Comité permettra le dialogue pour l'examen des nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports intérieurs et la formulation de propositions visant à améliorer les infrastructures et l'exploitation, à sa session annuelle ;

d) Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux. Le Comité fournira un cadre réglementaire complet et harmonisé, s'il y a lieu, et un point de référence institutionnel à l'appui de la connectivité internationale, et mettra sur pied des initiatives, des accords ou des corridors, ou s'appuiera sur ceux qui existent déjà, selon les besoins.

7. Le 16 février 2022, le Conseil économique et social a adopté une résolution à effet d'approuver le mandat révisé du Comité (E/RES/2022/2), lequel dispose que le Comité, qui relève du système des Nations Unies, fournit un cadre général pour l'examen de tous les aspects du développement des transports intérieurs et la coopération dans ce domaine, en s'attachant à exercer une gouvernance réglementaire interrégionale et intrarégionale à travers les conventions des Nations Unies relatives aux transports et par d'autres moyens. Le Comité endosse également les fonctions suivantes :

a) Il constitue pour ses membres et pour les Parties contractantes une tribune qui leur permet : a) de collaborer et de se consulter sur la base d'un échange de données d'information et d'expérience ; b) d'analyser les tendances et l'économie des transports ainsi que les politiques des transports ; c) de mener une action concertée dans le but d'instaurer un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple qui soit fondé sur les principes d'une économie de marché, vise à assurer la sécurité, la protection de l'environnement et le rendement énergétique dans les transports et tienne compte de l'évolution des transports et de la politique des gouvernements des pays membres du Comité dans ce domaine ;

b) Il favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations de tous ses membres et de toutes les Parties contractantes dans les différents domaines du transport intérieur, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières, des infrastructures et du transport combiné ;

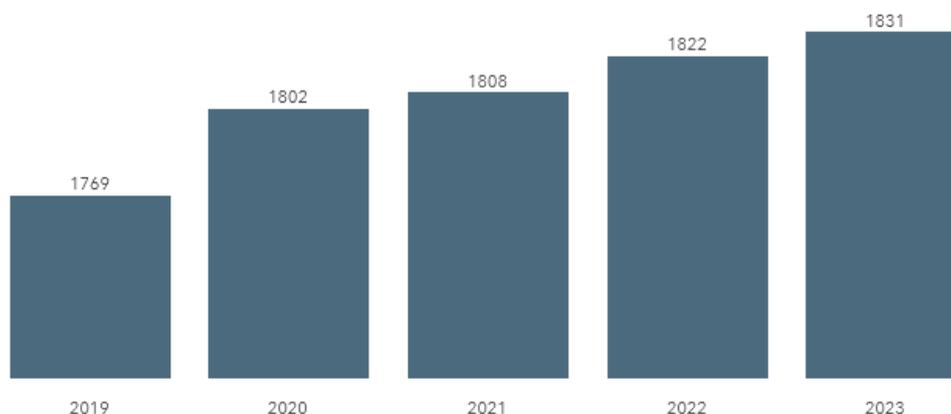
c) Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voies de navigation intérieures, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités administratives et des documents sur papier ou sous forme électronique nécessaires au passage des frontières.

III. Faits et chiffres concernant les activités du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

8. La figure I ci-dessous fait apparaître la croissance du nombre total de Parties contractantes aux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs conclus sous l'égide du Comité. En novembre 2023, le nombre total de Parties contractantes aux 60 instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE était de 1 831. Sur ces 60 instruments, 10 ne sont pas encore entrés en vigueur.

Figure I

Augmentation annuelle du nombre de Parties contractantes aux instruments juridiques relatifs aux transports intérieurs qui relèvent de la compétence du Comité



Source : CEE.

9. Sur ces 60 instruments, 17 relèvent de la compétence du Groupe de travail. Parmi eux, deux ne sont pas encore entrés en vigueur¹, un est administré par l'Organisation mondiale des douanes (OMD)², et six ont été considérés, lors des sessions des deux dernières années

¹ Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS (Genève, 9 février 2006) ; Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (Genève, 22 février 2019).

² Convention douanière relative aux conteneurs (2 décembre 1972).

du Groupe de travail, comme obsolètes, ce qui signifie que leur principale raison d'être n'existe plus³.

10. Toutefois, le Groupe de travail administre certains des instruments juridiques phares du système des Nations Unies, tels que la Convention TIR (1975), la Convention sur l'harmonisation (1982) ainsi que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956), pour lesquelles de nombreux travaux de passage au numérique sont menés.

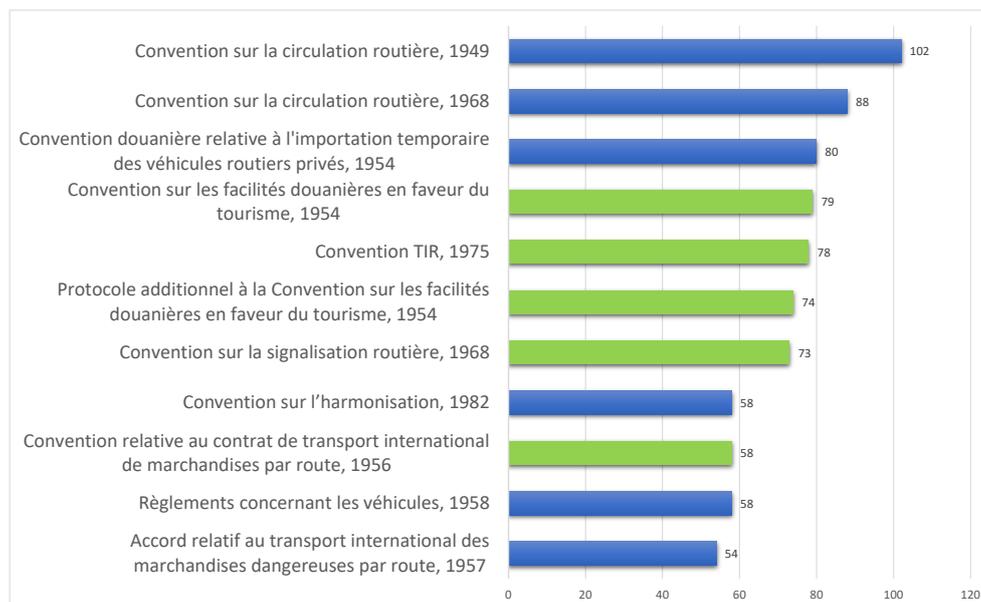
11. En outre, le Groupe de travail accueille trois comités d'administration et leurs organes spécialisés :

- AC.2 : Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 ;
 - Commission de contrôle TIR (TIRExB) ;
 - Organe de mise en œuvre technique (TIB) ;
- AC.3 : Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 ;
- AC.4 : Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool de transport international de 1994.

12. Cinq des 10 conventions des Nations Unies sur les transports intérieurs auxquelles les pays ont le plus adhéré dans le monde sont placées sous les auspices du Groupe de travail et comptent au total 362 Parties contractantes.

Figure II

Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes



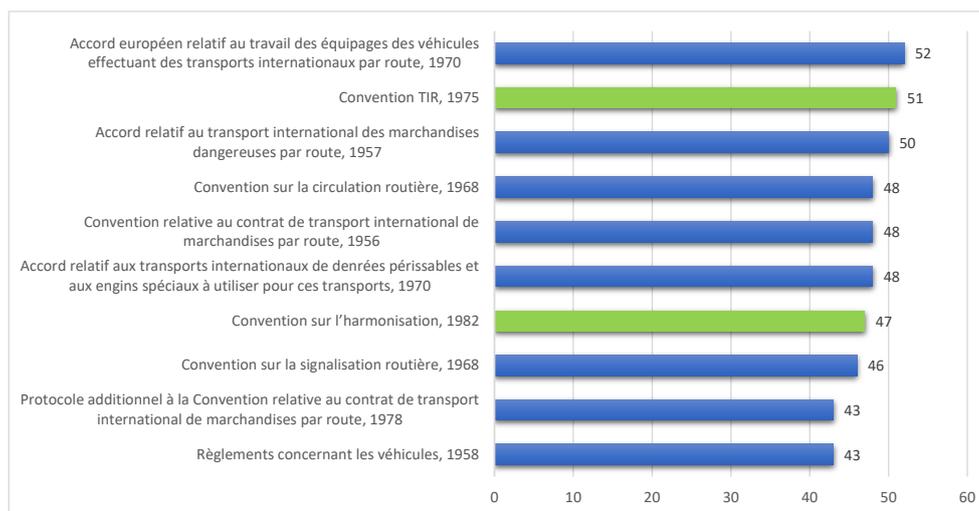
Source : CEE.

³ Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (1954) ; Protocole additionnel à la Convention sur les facilités douanières en faveur du tourisme (1954) ; Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (1952) ; Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (1952) ; Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (1958).

13. Les conventions qui comptent le plus grand nombre de Parties contractantes dans la région de la CEE sont : l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), qui compte 52 Parties contractantes membres de la CEE, et la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), qui compte 51 Parties contractantes membres de la CEE. Ils sont suivis par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui compte 50 Parties contractantes membres de la CEE.

Figure III

Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes dans la région de la CEE

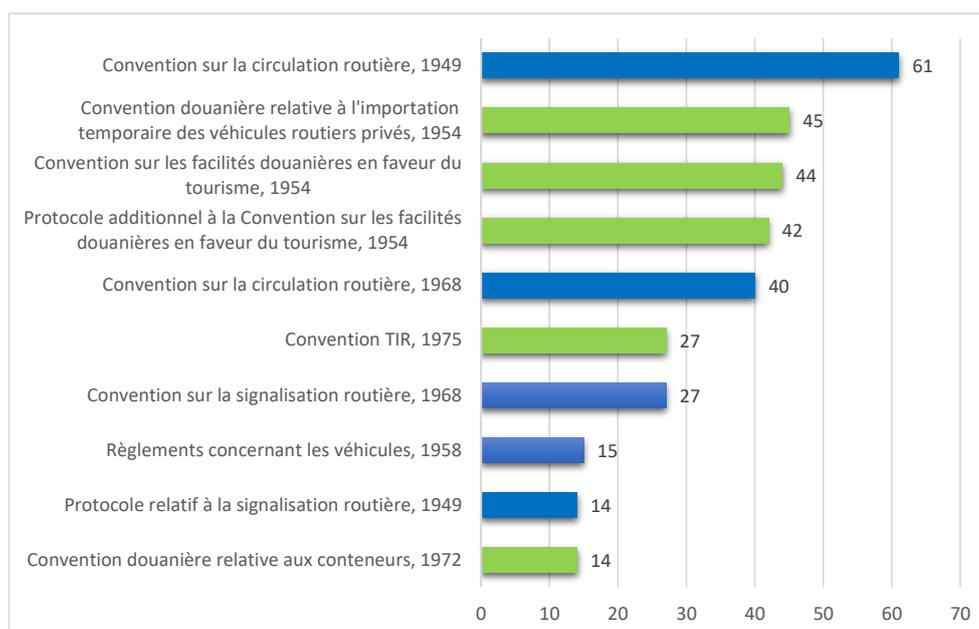


Source : CEE.

14. En dehors de la région de la CEE, 5 des 10 conventions relatives aux transports intérieurs comptant le plus grand nombre de Parties contractantes sont placées sous les auspices du Groupe de travail.

Figure IV

Les 10 principales conventions des Nations Unies en matière de transports intérieurs, en fonction du nombre de Parties contractantes hors région de la CEE

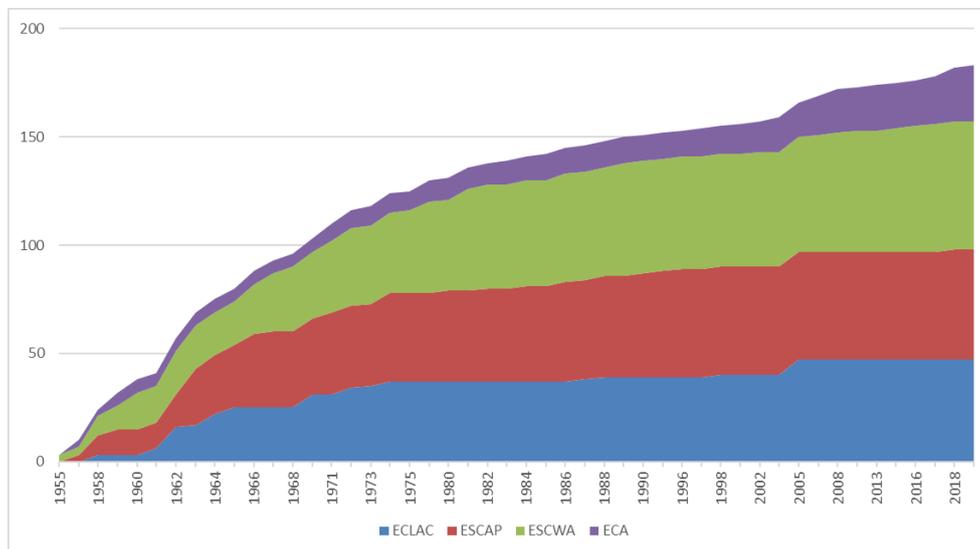


Source : CEE.

15. La figure V illustre les adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières, par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps.

Figure V

Adhésions cumulées aux conventions relatives au franchissement des frontières, par commission régionale (à l'exclusion de la CEE), au fil du temps



Source : CEE.

IV. Proposition de stratégie et de plan d'action pour le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

A. Les problèmes qui se posent aux transports intérieurs internationaux et au franchissement des frontières à l'échelle mondiale

16. À l'échelle mondiale, l'un des éléments les plus compliqués des opérations de transport international consiste à faire franchir les frontières aux marchandises et à les faire circuler efficacement dans un autre pays. En effet, il est long et coûteux de déplacer des marchandises d'un pays à l'autre, ce qui nécessite de franchir des frontières et d'utiliser différents modes de transport. Il s'ensuit que, pour que le transport international de marchandises soit rentable, la commande, le paiement, l'assurance, la logistique, l'inspection et le dédouanement ainsi que les contrôles aux frontières doivent être parfaitement réglés. Si ce processus complexe ne se déroule pas avec fluidité, les marchandises arrivent en retard ou s'égarer, les marchandises reçues ne sont pas celles attendues et les coûts de transaction globaux augmentent. On estime en effet que les facteurs d'inefficacité aux frontières coûtent deux fois plus cher que les droits de douane, et que leur élimination pourrait accroître le commerce mondial de près de 1 000 milliards de dollars et créer jusqu'à 21 millions d'emplois dans le monde.

17. C'est là que les instruments juridiques des Nations Unies et les activités du Groupe de travail visant à faciliter les transports et le passage des frontières ont un rôle important à jouer. Parmi les difficultés auxquelles se heurte la facilitation des transports et du passage des frontières, on peut citer les suivantes :

- a) Des formalités et procédures de passage des frontières incommodes, compliquées et incohérentes ;
- b) Des documents trop nombreux qui ne sont pas harmonisés ;
- c) Des inspections répétées menées par différentes autorités ;
- d) Des règles et règlements opaques ;

- e) Des droits d'entrée ou de transit élevés et variés ;
- f) La non-conformité aux conventions auxquelles les pays sont parties ;
- g) Le manque de coordination entre les autorités chargées des contrôles et les différentes parties prenantes ;
- h) La lenteur de l'introduction des nouvelles technologies, notamment les technologies de l'information et de la communication ;
- i) Les restrictions imposées aux transporteurs étrangers en ce qui concerne l'utilisation des routes et les activités, notamment une validité trop courte des permis de transport ;
- j) Des normes techniques différentes, notamment en ce qui concerne les poids et dimensions des véhicules ;
- k) L'absence d'un régime d'assurance simplifié pour les véhicules ;
- l) La pénurie de personnel professionnel qualifié impliqué dans les opérations de transport routier international ;
- m) Des codes de la route différents, y compris en matière de signalisation ;
- n) Des dispositions restrictives en matière de visas pour les conducteurs et les équipages ;
- o) Des horaires d'ouverture des postes frontière inadaptés ;
- p) Des postes de contrôles successifs établis à des emplacements différents ;
- q) L'imposition d'une escorte ou d'un dépôt important en espèces (caution) pour le transit des marchandises ;
- r) Des dispositions restrictives concernant l'importation temporaire des véhicules de transport.

B. Mandats énoncés par la stratégie du Comité des transports intérieurs

18. Le mandat révisé du Comité (E/RES/2022/2), approuvé par le Conseil économique et social (16 février 2022), a planté le décor de la nouvelle stratégie du Groupe de travail :

- Pour la première fois, les Parties contractantes aux conventions des Nations Unies relevant de la compétence du Comité extérieures à la région de la CEE ont le droit de participer en tant que membres à part entière aux débats des sessions du Comité où il est question des instruments juridiques par lesquels elles sont liées. Ainsi, le nombre d'États Membres de l'ONU susceptibles de participer aux sessions du Comité en jouissant des droits de membre à part entière passe directement de 56 (pays de la région de la CEE) à 152 (nombre de Parties contractantes aux instruments juridiques des Nations Unies) ;
- Le Comité est chargé d'autres tâches, qui sont strictement liées à la facilitation du passage des frontières :
 - « ...Le Comité constitue pour ses membres et pour les Parties contractantes une tribune qui leur permet : i) de collaborer et de se consulter sur la base d'un échange d'informations et d'expérience ; ii) ... ; iii) de mener une action concertée dans le but d'instaurer un système de transport efficace, cohérent, équilibré et souple... » ;
 - « ...Le Comité favorise l'harmonisation et l'amélioration des règlements techniques et opérationnels, des normes et des recommandations de tous ses membres et de toutes les Parties contractantes dans les différents domaines du transport intérieur, en particulier ceux de la sécurité routière, des véhicules routiers, du transport de marchandises dangereuses, de la facilitation du passage des frontières, des infrastructures et du transport combiné... » ;

- « ...Il contribue à faciliter les transports internationaux par route, par voie ferrée et par voies de navigation intérieures, grâce en particulier à la simplification et à l'harmonisation des formalités administratives et des documents sur papier ou sous forme électronique nécessaires au passage des frontières⁴ ».

C. Proposition de stratégie et de plan d'action pour le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

19. Le Groupe de travail peut contribuer aux quatre piliers de la stratégie du Comité à l'horizon 2030 (voir par. 6), et plus précisément, en tant que :

a) Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs. Il ressort de l'analyse ci-dessus qu'il est encore tout à fait possible et urgent de renforcer, dans toutes les régions, l'attrait des conventions relevant de la compétence du Comité en matière de facilitation des transports intérieurs et du franchissement des frontières. Malgré les incertitudes qui entourent la période marquée par la pandémie et la dynamique de l'après-pandémie, les données empiriques suggèrent que les pays qui ont adhéré à un grand nombre de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières ont été en mesure de réagir plus efficacement en ce qui concerne les flux transfrontaliers de marchandises pendant la crise et ses suites, bien que les populations de nombre d'entre eux aient été durement frappées sur le plan épidémiologique. Les niveaux d'adhésion varient selon les régions. Les pays de la région de la CEPALC semblent être à la traîne en matière d'adhésions aux conventions relatives au passage des frontières, alors que le nombre d'adhésions des États membres de la CESAP semble augmenter de manière plus dynamique au fil du temps. Les adhésions hors CEE sont clairement à la traîne par rapport à celles des pays de la CEE. Conformément au nouveau mandat et à la nouvelle stratégie du Comité à l'horizon 2030, le Groupe de travail a un rôle mondial à jouer, notamment pour promouvoir les accords de facilitation du passage des frontières dans d'autres régions. Pour y parvenir, des mesures concrètes sont nécessaires. On peut citer, à titre indicatif, les mesures suivantes :

- i) Renforcer la coopération avec les autres commissions régionales, coorganiser des manifestations et des ateliers, si possible (et si des fonds sont disponibles) dans leurs régions respectives. Promouvoir les avantages de l'application des conventions relatives à la facilitation du passage des frontières en élaborant des pages ou des sites Web et des brochures pour chaque convention, dans l'une des six langues officielles de l'ONU ;
- ii) Analyser les conventions jugées dépassées par leurs Parties contractantes actuelles afin de savoir si elles pourraient, une fois révisées, actualisées et appliquées dans d'autres régions, apporter des avantages semblables à ceux qu'elles ont apportés à la région européenne lors de leur création. Une étude devrait sans doute être réalisée pour repérer les potentialités ;
- iii) En liaison, éventuellement, avec les points précédents et les activités de promotion des conventions, un protocole « mondial » de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs pourrait être élaboré dans le cadre du Groupe de travail, pour être approuvé par les Parties contractantes et appliqué dans des cas d'urgence tels que la pandémie de COVID-19. Ce protocole pourrait devenir une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation ;

b) Plateforme des Nations Unies pour l'appui aux nouvelles technologies et à l'innovation dans les transports intérieurs. Les nouvelles technologies et les innovations sont d'importants facteurs de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. Pour autant que les nouveaux outils et les nouvelles technologies soient coordonnés et approuvés par les Parties contractantes, les solutions technologiques peuvent jouer un rôle considérable dans la facilitation du passage des frontières. Au cours des dernières années, le Groupe de travail a déployé de grands efforts pour trouver un accord sur la mise en œuvre du

⁴ Voir E/2022/L.4.

régime TIR électronique (eTIR), et a obtenu des résultats tangibles. Cependant, les travaux sur le passage au numérique doivent se poursuivre et même être renforcés, plus précisément dans les domaines suivants :

i) En ce qui concerne le système international eTIR : l'élaboration et l'hébergement par la CEE du système international eTIR sont des réussites concrètes. Afin de capitaliser sur ce résultat et d'apporter de nouveaux avantages à ses utilisateurs, plusieurs propositions pourraient être faites et, si possible, concrétisées :

- Faire en sorte que tous les utilisateurs actuels de carnets TIR papier soient connectés et utilisent le système international eTIR dans un délai de quatre ans ;
- Promouvoir davantage l'application nationale eTIR développée par le secrétariat TIR, qui facilite l'interconnexion des autorités douanières en réduisant drastiquement le temps et les ressources nécessaires. Dans un avenir proche, cela augmenterait les possibilités d'utilisation du système par de nouvelles Parties contractantes dans de nouvelles régions géographiques, telles que l'Afrique et l'Amérique latine, et il serait possible d'effectuer des tests et des essais pilotes ;
- Utiliser la plateforme et l'interconnexion avec les autorités douanières en ajoutant plus de services ou en coopérant avec d'autres plateformes intergouvernementales qui fournissent des documents électroniques (par exemple eATA, ePhyto), afin d'augmenter les avantages de la plateforme eTIR et sa viabilité, mais aussi d'augmenter les avantages que les douanes et la facilitation du passage des frontières en général retirent du passage au numérique des instruments juridiques des Nations Unies ;

ii) Accélérer les travaux de passage au numérique des conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules en ce qui concerne les carnets de passages en douane. En 2021, la CEE et la Fédération internationale de l'automobile (FIA) ont signé un protocole d'accord concernant ces travaux. La dématérialisation des carnets de passages en douane apportera beaucoup d'avantages aux utilisateurs actuels du système et contribuera à la promotion des conventions, entraînant l'adhésion d'un plus grand nombre de pays ;

iii) Faire entrer la Convention sur l'harmonisation dans l'ère du numérique. La Convention sur l'harmonisation est une convention-cadre très utile pour le franchissement des frontières et la facilitation des transports, mais on ne peut malheureusement ni contrôler son application ni l'imposer aux Parties contractantes. Plusieurs tentatives ont eu lieu dans le passé, en coopération principalement avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, pour surveiller son application, mais cela n'a pas abouti à des résultats concrets. Une enquête quinquennale sur l'application de l'annexe 8 est toutefois en cours. Les solutions technologiques doivent être évaluées en vue d'établir un outil qui permette d'effectuer le suivi de la Convention, y compris en collectant des données en ligne et en temps réel. Dans un premier temps, il conviendrait peut-être de mener une étude, qui serait débattue au sein du Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), sur la manière dont un tel outil pourrait fonctionner, sur les moyens de le financer, etc. ;

iv) Examiner d'autres activités liées à la transformation numérique applicables à d'autres conventions ou à d'autres fins. Un bon exemple est le développement de l'Observatoire sur l'état du passage des frontières dans le contexte de la COVID-19, où, au total, des informations sur plus de 170 pays ont été collectées. L'Observatoire a été soutenu par toutes les commissions régionales de l'ONU et d'autres organisations, et il a été manifestement apprécié par les gouvernements et le secteur privé ;

c) Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs. Le Groupe de travail a la possibilité de se transformer en un forum mondial où des débats seraient menés sur la facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. Ces dialogues pourraient avoir lieu dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation et sous l'égide de l'AC.3, prendre la forme d'ateliers, d'équipes spéciales ou même de groupes d'experts et permettre de redynamiser l'AC.3. Cela permettrait aussi d'augmenter le nombre de représentants et

d'experts participant aux sessions ainsi que le nombre de pays, en invitant des experts et en abordant des sujets à l'ordre du jour qui traiteraient non seulement des questions douanières intéressant les transports, mais aussi de toute autre profession impliquée dans les activités de facilitation du passage des frontières et des transports intérieurs. Ces activités pourraient en outre permettre d'augmenter le nombre de Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation. À titre indicatif, on peut mentionner :

- La facilitation de la délivrance des visas pour les conducteurs professionnels ;
- L'architecture et l'infrastructure des postes frontière (bonnes pratiques, conception optimale, etc.) ;
- Les processus fonctionnels des postes frontière (bonnes pratiques, processus optimaux, etc.) ;
- L'Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires et la solution ePhyto ;
- Des solutions électroniques simplifiant l'emploi de tout autre document utilisé par les douanes et les autorités en général ;

d) Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux. La connectivité permet de faciliter le passage des frontières et les transports intérieurs. Si la facilitation est assurée, la connectivité est réalisée. Le Groupe de travail, qui est unique à cet égard, possède un potentiel inexploré et a un nouveau rôle à jouer. La stratégie du Comité définit la vision de celui-ci en tant que plateforme des Nations Unies pour les transports intérieurs visant à répondre efficacement aux besoins mondiaux et régionaux dans ce domaine. Cette plateforme fournit un cadre réglementaire complet pour les transports intérieurs, comparable au rôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce contexte, le Groupe de travail pourrait jouer le rôle de facilitateur mondial pour les transports intérieurs et le passage des frontières. Pour que cet objectif soit atteint et que tous les cadres réglementaires et les conventions soient pris en compte, des efforts de communication supplémentaires sont nécessaires. Un premier pas a déjà été fait dans cette direction, puisque le Groupe de travail a adopté son mandat révisé et décidé de changer de nom pour devenir le Forum mondial des questions douanières intéressant les transports, notamment la facilitation du passage des frontières, sous réserve de l'approbation finale du Comité.

20. Ce changement renforcera considérablement le rôle du Groupe de travail dans la réalisation de la vision exprimée par le Comité dans sa stratégie.

V. Examen par le Groupe de travail

21. Le Groupe de travail est invité à examiner et, le cas échéant, à adopter la stratégie et le plan d'action proposés.