



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

151^e session

Genève, 5-8 février 2019

Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 151^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour.....	2	3
III. Déclaration liminaire.....	3-5	3
IV. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	6	3
V. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour).....	7	4
VI. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 4 de l'ordre du jour).....	8-28	4
A. État de la Convention.....	8-9	4
B. Révision de la Convention.....	10-20	4
1. Propositions d'amendements à la Convention.....	10-12	4
2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR.....	13-17	5
3. Projet d'annexe 11 à la Convention TIR	18-20	6
C. Application de la Convention	21-28	7
1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention	21	7
2. Questions transmises par le Comité d'administration	22-24	7
Recours aux sous-traitants dans le cadre de la Convention.....	22-24	7
3. Systèmes d'échange informatisé de données TIR	25	8
4. Règlement des demandes de paiement	26	8



5.	Relation entre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, la Convention TIR et d'autres instruments juridiques.....	27	8
6.	Questions diverses.....	28	8
VII.	Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (« Convention sur l'harmonisation ») (point 5 de l'ordre du jour).....	29–31	9
A.	État de la Convention.....	29	9
B.	Enquête biennale sur l'annexe 8 de la Convention.....	30	9
C.	Difficultés dans l'application de la Convention.....	31	9
VIII.	Projet de 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 (point 6 de l'ordre du jour).....	32–37	9
IX.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 7 de l'ordre du jour).....	38–40	11
A.	État des Conventions.....	38	11
B.	Difficultés rencontrées dans le cadre de l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie.....	39–40	11
X.	Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour).....	41–45	11
A.	Union européenne.....	42	11
B.	Organisation de coopération économique.....	43	12
C.	Union économique eurasiatique.....	44	12
D.	Organisation mondiale des douanes.....	45	12
XI.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	46–48	12
A.	Liste des décisions.....	46	12
B.	Dates des sessions suivantes.....	47	12
C.	Restrictions concernant la distribution des documents.....	48	12
XII.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	49	12
Annexes			
I.	Déclaration liminaire de M ^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe.....		13
II.	Statement by IRU President (Mr Christian Labrot) ECE WP.30, 5 February 2019.....		15
III.	Statement of the Russian Federation on Annex 11.....		19
IV.	Liste des décisions prises à la 151 ^e session du Groupe de travail.....		21

I. Participation

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 151^e session du 5 au 8 février 2019, à Genève. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Chine, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Koweït, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République arabe syrienne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient aussi présents. La Commission économique eurasiennne, organisation intergouvernementale, et l'Union internationale des transports routiers (IRU), organisation non gouvernementale, étaient également représentées.

II. Adoption de l'ordre du jour

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/301.

2. Le WP.30 a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/301). Il a décidé d'examiner le projet d'annexe 11, mentionné au point 4 b) de l'ordre du jour, en premier compte tenu de son importance.

III. Déclaration liminaire

3. Dans sa déclaration liminaire (jointe au présent rapport en tant qu'annexe I) prononcée au nom de la Secrétaire exécutive de la CEE, M^{me} Olga Algayerova, M. Y. Li, Directeur de la Division des transports durables de la Commission, a expliqué les raisons pour lesquelles il était important d'adopter la nouvelle annexe 11 de la Convention TIR. Dans ce contexte, il a souligné l'importance du nouvel article 60 *bis* de la Convention, qui permettait aux Parties contractantes de ne pas accepter (pour le moment) l'annexe 11, plutôt que de soulever une objection. Chaque Partie contractante pouvait en outre décider de la date à laquelle elle se connecterait au système international eTIR. Ces deux dispositions avaient été conçues pour éviter que l'annexe 11 ne puisse pas entrer en vigueur pour toutes les Parties contractantes désireuses de commencer à mettre en œuvre le système eTIR en raison de l'objection soulevée par un seul pays. Il a également encouragé le Groupe de travail à adopter, à la session en cours, le texte de la nouvelle convention relative à la facilitation des procédures de franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international, et à le transmettre au Comité des transports intérieurs pour adoption finale au nom de tous les pays membres de la CEE.

4. Dans sa déclaration (jointe au présent rapport en tant qu'annexe II), M. C. Labrot, Président de l'IRU, a fait part de l'appui énergique de l'IRU, de ses associations membres et des transporteurs à la numérisation complète du régime TIR, y compris pour les transports TIR intermodaux, et a appelé le Groupe de travail à adopter l'annexe 11, instrument primordial pour faciliter le commerce aux échelons régional et mondial.

5. Dans leurs déclarations, les délégations de l'Union européenne, de l'Iran (République islamique d'), de la Turquie et de l'Ukraine ont manifesté leur soutien à eTIR et à l'adoption de l'annexe 11, estimant que l'ensemble marquait une étape importante dans l'histoire de la Convention TIR.

IV. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

6. Conformément au règlement intérieur de la Commission et selon l'usage, le WP.30 a élu M. R. Kristiansson (Suède) Président et M. A. Fedorov (Ukraine) Vice-Président pour ses sessions de 2019.

V. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes des Nations Unies intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe de travail a été informé des activités du Comité des transports intérieurs, de son Bureau, de ses organes subsidiaires et d'autres organismes des Nations Unies portant sur des questions présentant un intérêt pour lui. Il a pris note en particulier de la quatre-vingt-unième session du Comité (19-22 février 2019, Genève), au cours de laquelle, entre autres, les participants envisageraient l'adoption de la stratégie du Comité jusqu'en 2030 ainsi que la révision de son mandat pour lui permettre d'appuyer pleinement le programme de développement durable. Le Groupe de travail a noté en outre que, en marge de la session annuelle du Comité, une manifestation sur le thème « L'automatisation dans les transports : la numérisation et les documents électroniques comme facteurs de croissance et de développement » serait organisée dans l'après-midi du 19 février 2019.

VI. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

8. Le Groupe de travail a été informé des changements relatifs à l'état de la Convention TIR de 1975 et au nombre de ses Parties contractantes. Il a noté que le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, avait publié les notifications dépositaires suivantes : a) C.N.543.2018.TREATIES-XI.A.16, du 31 octobre 2018, informant de l'adhésion de l'Argentine à la Convention TIR le jour même. La Convention entrerait en vigueur dans ce pays le 30 avril 2019 ; b) C.N.556.2018.TREATIES-XI.A.16, du 9 novembre 2018, informant de l'entrée en vigueur, le 3 février 2019, des amendements apportés au paragraphe q) de l'article premier, au paragraphe b) de l'article 3, au paragraphe 2 de l'article 6, au paragraphe 3 de l'article 11 et au paragraphe 1 de l'article 38 de la Convention TIR ; c) C.N.557.2018.TREATIES-XI.A.16, du 9 novembre 2018, annonçant que le Kazakhstan avait communiqué une objection à une proposition d'amendement à l'article 2 de la Convention TIR. En raison de cette objection, la proposition d'amendement précitée serait réputée n'avoir pas été acceptée et n'aurait aucun effet, comme le prévoit le paragraphe 4 de l'article 59 ; d) C.N.573.2018.TREATIES-XI.A.16, du 6 décembre 2018, informant de l'adhésion d'Oman à la Convention TIR le 29 novembre 2018. La Convention entrerait en vigueur dans ce pays le 29 mai 2019. Avec l'adhésion d'Oman, le nombre des Parties contractantes à la Convention serait ainsi porté à 76. On trouvera sur le site Web de la Convention des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires¹.

9. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la délégation de l'Union européenne a informé le Groupe de travail que les tout derniers amendements à la Convention TIR avaient été publiés dans le Journal officiel L 296 du 22 novembre 2018².

B. Révision de la Convention

1. Propositions d'amendements à la Convention

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2019/1, ECE/TRANS/WP.30/2016/13.

10. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa session précédente, il avait poursuivi ses débats sur les propositions d'amendements à l'article 20 sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/20. À la suite de longs échanges, la délégation de la Fédération

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

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2018:296:FULL&from=EN>.

de Russie avait reformulé sa proposition initiale comme suit : « Pour une opération TIR sur le territoire d'une Partie contractante ou de plusieurs Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique, les autorités douanières [le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)] pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé. ». La délégation de l'Azerbaïdjan, tout en approuvant de façon générale la dernière proposition, avait mentionné le texte de l'alinéa b) de l'article premier, qu'il faudrait adapter pour le rendre applicable également aux opérations TIR auxquelles participeraient plusieurs Parties contractantes. Le secrétariat avait suggéré de se reporter au texte original de l'article 20 et d'utiliser le mot « journey » (« parcours ») plutôt que l'expression « TIR operation » (« opération TIR »). En conclusion, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir un document final pour examen, dans lequel il expliquerait la différence entre le mot « parcours » et l'expression « opération TIR » et ferait le point sur les éventuelles conséquences d'une modification de l'alinéa b) de l'article premier (ECE/TRANS/WP.30/300, par. 9 à 12).

11. Le Groupe de travail a poursuivi son examen de la question sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2019/1, dans lequel le secrétariat préconisait d'utiliser le terme « parcours » plutôt que le terme « opération TIR » à l'article 20 afin d'éviter d'avoir à apporter d'autres amendements au texte de la Convention. Le secrétariat a en outre suggéré de mentionner les « competent customs authorities » (« autorités douanières compétentes ») plutôt que le « customs office of departure or entry en route » (« bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) »). En réponse à une question posée par la délégation russe, le secrétariat a confirmé qu'il ne pouvait y avoir de malentendu au sujet de l'expression « autorités douanières compétentes » dans la mesure où elle désignait uniquement les autorités sur le territoire d'une Partie contractante ou d'une union douanière ou économique ayant compétence pour fixer un délai ou imposer un itinéraire. Le Groupe de travail a approuvé la dernière version de la proposition et a prié le secrétariat de transmettre l'amendement au Comité de gestion TIR (AC.2) pour examen final et adoption éventuelle.

12. Comme suite à la demande formulée par l'AC.2 à sa soixante-huitième session (octobre 2018) (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/139, par. 43 et 44), le Groupe de travail a repris l'examen des propositions d'amendements en suspens concernant le montant maximal de la garantie par carnet TIR, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2016/13, dans lequel figurent les dernières propositions visant à modifier la note explicative 0.8.3 en y indiquant un montant maximal de 400 000 euros pour le carnet TIR Tabac/Alcool, avec ou sans maintien de l'exception pour le transport de petites quantités de certaines catégories de tabac et d'alcool. Le Groupe de travail est convenu de porter le montant de référence à 400 000 euros, le montant pour les petites quantités étant maintenu à 100 000 euros, et a demandé au secrétariat de transmettre la proposition à l'AC.2 pour examen et adoption éventuelle. Il a prié l'IRU de tenir des consultations avec les compagnies d'assurance afin de déterminer s'il serait possible de rétablir la couverture des petites quantités, qui sont actuellement exclues de la garantie.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2019/2.

13. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement de l'informatisation du régime TIR, ainsi que des projets pilotes eTIR.

14. Le Groupe de travail a noté que tous les pays participant au projet eTIR intermodal entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et l'Ukraine avaient approuvé les principes fondamentaux du projet établis par la CEE et l'IRU. En outre, il a noté que l'Iran (République islamique d') avait également approuvé les principes fondamentaux du projet eTIR Azerbaïdjan-Iran. Pour ce qui est du projet pilote Iran-Turquie, le Groupe de travail a noté que l'Iran (République islamique d') avait envoyé des observations concernant le mémorandum d'accord établi par la Turquie en vue d'étendre le projet à tous les bureaux de douane et tous les titulaires de carnets TIR, et que la Turquie y répondrait.

15. Le Groupe de travail a adopté le rapport du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) sur sa

vingt-neuvième session (14 et 15 novembre 2018, Rotterdam, Pays-Bas), publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2019/2, et a remercié les autorités douanières néerlandaises pour leur accueil. Il a également remercié l'administration douanière hongroise pour son aimable proposition d'accueillir la trentième session du GE.1 à Budapest. À la demande de la Fédération de Russie, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de soumettre la prochaine version des spécifications eTIR en tant que document officiel, une fois qu'elle aura été établie par le GE.1, pour examen à une session ultérieure du Groupe de travail.

16. Enfin, le Groupe de travail a pris note des résultats préliminaires de l'enquête du GE.1 sur les connexions au système international eTIR et sur l'application de la clause de dérogation à l'annexe 11, et a instamment prié toutes les Parties contractantes de répondre à l'enquête au plus tard le 28 février 2019.

17. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé que les questions relatives à la mise en œuvre de l'ITDB seraient examinées à la session de l'AC.2, après un exposé du Président de la TIRExB sur les conclusions de la Commission de contrôle.

3. **Projet d'annexe 11 à la Convention TIR**

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2019/3-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/7.

18. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session, il avait longuement examiné, article par article, le projet d'annexe 11 tel qu'il figurait dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/16. Bien qu'il ait approuvé la majorité des propositions à titre provisoire, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat de soumettre de nouvelles propositions concernant l'alinéa b) de l'article 2 et les articles 4, 8, 9, 10 et 13, ainsi que la note explicative concernant le paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 11. Le Groupe de travail était convenu que ce nouveau document pourrait provisoirement être aussi soumis à l'AC.2 en partant du principe que, si le Groupe de travail parvenait à achever ses discussions à sa 151^e session, le document pourrait être immédiatement transmis à l'AC.2 pour examen à sa soixante-neuvième session (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 20 à 22). Le Groupe de travail a repris l'examen de cette question, compte tenu des propositions révisées figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2019/3-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/7.

19. La délégation russe a réitéré sa volonté de discuter des questions d'informatisation et réaffirmé son soutien à la déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR adoptée par le Comité de gestion TIR à sa soixante et unième session, mais a déclaré qu'elle avait encore plusieurs questions et propositions concernant le projet d'annexe 11, qu'elle soumettrait au secrétariat (voir l'annexe III pour le texte de la déclaration). La délégation turque a dit qu'elle approuvait l'annexe 11 mais qu'elle avait des observations mineures d'ordre rédactionnel à formuler concernant l'alinéa d) de son article 2 et son article 10. La délégation ouzbèke s'est dite disposée à adopter l'annexe 11. La délégation de l'Union européenne a déclaré qu'elle était disposée à adopter l'annexe 11 malgré ses éventuelles imperfections ; elle souhaitait cependant faire des observations d'ordre rédactionnel concernant les articles 5 et 10. La délégation chinoise a formulé une observation d'ordre rédactionnel concernant l'article 9. Au cours d'un premier échange de vues, le Groupe de travail a examiné les diverses observations d'ordre rédactionnel et apporté des modifications mineures au texte de l'annexe 11. Diverses questions ont été soulevées en ce qui concerne l'application de la procédure de secours, tant au bureau de douane de départ qu'aux bureaux de douane de passage. Après de longs débats, le Groupe de travail a décidé de modifier le texte de l'annexe en ajoutant l'utilisation du carnet TIR comme procédure de secours au départ et en fusionnant les alinéas a) et b) de l'article 10. Ainsi, il devrait être plus facile pour les autorités douanières de vérifier l'état de la garantie au moyen d'autres systèmes électroniques lorsqu'on leur présente un document d'accompagnement. À la demande de la délégation turque, le Groupe de travail a demandé au GE.1 de préciser, dans les spécifications fonctionnelles et techniques, la manière dont le document d'accompagnement doit être traité par les transporteurs, notamment dans le cas d'un transport intermodal.

20. À la suite de ces modifications d'ordre rédactionnel au texte de l'annexe 11, le Groupe de travail a procédé à un tour de table afin d'entendre les positions définitives des délégations présentes. Toutes les délégations qui ont pris la parole (Union européenne, Turquie et Ukraine) ont exprimé leur plein appui au texte, à l'exception de la délégation russe, qui a déclaré avoir encore des réserves. Rappelant sa déclaration initiale, cette dernière a indiqué qu'elle avait un certain nombre de propositions à faire concernant le texte de la Convention TIR et de l'annexe 11, que celles-ci faisaient toujours l'objet de consultations internes mais qu'elles seraient soumises au Groupe de travail en temps voulu. En conclusion de ce qui précède, le Groupe de travail a décidé que les propositions, telles que modifiées, seraient transmises à l'AC.2 pour examen complémentaire et adoption éventuelle.

C. Application de la Convention

1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention

21. Le représentant de l'une des associations nationales allemandes a soulevé la question de l'application du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) dans le cadre de la Convention TIR après un éventuel Brexit. La délégation de l'Union européenne a précisé que le système NSTI-TIR ne fonctionnait qu'entre les États membres de l'Union européenne et que, après le Brexit, le Royaume-Uni deviendrait Partie contractante à la Convention relative à un régime de transit commun, qui prévoit l'application du NSTI pour cette Convention mais pas pour la Convention TIR.

2. Questions transmises par le Comité d'administration

Recours aux sous-traitants dans le cadre de la Convention

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2018/25.

22. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente, il avait poursuivi, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/25, l'examen de la question du recours aux sous-traitants dans le cadre de la Convention. Le Groupe de travail avait conclu que les propositions du Bélarus et du secrétariat répondaient convenablement aux principales préoccupations des Parties contractantes, en particulier en ce qui concerne la responsabilité du paiement des droits et taxes douaniers et des mentions à porter sur le carnet TIR, mais que la proposition du secrétariat permettrait une application plus claire et plus souple des dispositions sur le territoire des différentes Parties contractantes. Tout en décidant en principe de transmettre la proposition à l'AC.2, le Groupe de travail était convenu, à la demande de la délégation azerbaïdjanaise, de reporter la décision finale à sa session actuelle. Il avait demandé aux Parties contractantes de communiquer au secrétariat leurs dernières observations, le cas échéant, le 20 novembre 2018 au plus tard.

23. En l'absence d'observations de la part des Parties contractantes, le Groupe de travail a achevé son examen de la question en se fondant sur le document ECE/TRANS/WP.30/2018/25. Le représentant de l'Azerbaïdjan a déclaré qu'il avait encore des réserves, en particulier sur le statut (autorisé ou non) des sous-traitants, mais qu'il pouvait accepter la proposition de commentaire à l'alinéa o) de l'article 1 en raison de son caractère non contraignant. Cette réserve était partagée par la délégation russe, qui a exprimé des préoccupations particulières au sujet de la responsabilité, ou l'absence de responsabilité, du titulaire du carnet TIR. La délégation de l'Union européenne a réaffirmé son plein appui à la proposition de commentaire soumise par le secrétariat. La délégation italienne a ajouté que la proposition actuelle ne présentait pas de risque pour les autorités douanières, puisque le recours à la sous-traitance ne remettait pas en cause la responsabilité du titulaire du carnet TIR vis-à-vis des douanes. Les délégations de la Turquie et de l'Ukraine ont rappelé les observations faites par la TIRExB, qui avaient été signalées et développées dans divers documents soumis à l'AC.2 et au Groupe de travail.

24. En réponse à une question de la délégation russe, le secrétariat a confirmé que les titulaires de carnets TIR ne peuvent recourir à des sous-traitants qu'avec l'approbation de l'association nationale. Dans les pays où ce mécanisme n'est pas appliqué, un titulaire de

carnet TIR ne peut pas avoir recours à la sous-traitance. Par conséquent, les titulaires de carnets TIR qui souhaitent recourir à des sous-traitants devraient prendre bien soin de se renseigner au préalable sur les règles en vigueur dans les pays de transit ou de destination. La délégation ukrainienne a déclaré que les sous-traitants devraient satisfaire aux mêmes exigences que les titulaires de carnets TIR agréés. La délégation russe a dit qu'elle pourrait consentir à ce que le projet de commentaire soit transmis à l'AC.2 pour approbation, avec la réserve que, de son point de vue, il n'était pas judicieux d'adopter un commentaire à caractère non juridique sur une question qui relève de la compétence et de la législation nationale des Parties contractantes. Le fait d'accepter le commentaire ne ferait que susciter la confusion et augmenter le risque de fraude et d'utilisation abusive du statut de titulaire de carnet TIR agréé. Le Groupe de travail s'est également demandé s'il serait nécessaire ou opportun de demander aux pays d'informer le secrétariat s'ils n'autorisaient pas le recours aux sous-traitants. Après un échange de vues, le Groupe de travail a décidé que, pour l'heure, il n'était pas nécessaire d'examiner cette question plus avant, mais qu'il pourrait y revenir à un stade ultérieur. En conclusion, le Groupe de travail a adopté le commentaire par consensus, tout en prenant note de la réserve formulée par la délégation russe, et a prié le secrétariat de le transmettre à l'AC.2 pour approbation.

3. Systèmes d'échange informatisé de données TIR

25. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des données statistiques les plus récentes sur la manière dont les Parties contractantes mettent en œuvre le système de contrôle SafeTIR pour les carnets TIR (document informel WP.30 (2019) n° 1). Il a noté que, bien que les chiffres SafeTIR soient restés stables, le nombre d'opérations terminées enregistrées avait diminué de 16 % en raison du moindre nombre de carnets TIR délivrés. À la demande de la délégation tchèque, l'IRU a promis de se pencher sur la question du délai moyen de réconciliation pour la République tchèque, qui était actuellement de 19 jours.

4. Règlement des demandes de paiement

26. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de la situation actuelle en ce qui concerne le règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations garantes nationales (document informel WP.30 (2019) n° 2). La délégation azerbaïdjanaise a demandé à l'IRU s'il serait possible d'indiquer non seulement le pays de délivrance du carnet TIR pour lequel une demande a été faite, mais aussi le pays où l'irrégularité s'était produite. L'IRU a répondu par l'affirmative, et le Groupe de travail est convenu que l'IRU inclurait ces informations dans ses futurs statistiques. En réponse à une question du secrétariat, l'IRU a précisé que le nombre relativement élevé de demandes en souffrance concernant l'Iran (République islamique d') et la Turquie était principalement dû à des procédures judiciaires en cours à l'échelon national.

5. Relation entre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, la Convention TIR et d'autres instruments juridiques

27. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

6. Questions diverses

28. Le Groupe de travail a été informé que la version espagnole du Manuel TIR 2018 était désormais disponible sous forme électronique et que des exemplaires imprimés étaient en cours de production. La version chinoise avait été soumise aux services d'impression, tandis que la version arabe était toujours en cours d'élaboration, mais devrait être prête sous peu.

VII. Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (« Convention sur l'harmonisation ») (point 5 de l'ordre du jour)

A. État de la Convention

29. Le Groupe de travail a été informé que l'état de la Convention et le nombre de Parties contractantes restaient inchangés. La Convention sur l'harmonisation compte actuellement 58 Parties contractantes. On trouvera, sur le site Web de la CEE, des renseignements plus détaillés sur ces questions ainsi que sur diverses notifications dépositaires³.

B. Enquête biennale sur l'annexe 8 de la Convention

30. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé, à sa précédente session, de lancer l'enquête de 2018 sur la base du questionnaire approuvé à sa 122^e session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2009/8, et qu'il avait chargé le secrétariat d'inviter les Parties contractantes à y répondre au plus tard le 15 janvier 2019 (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 31 et 32). Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait envoyé un rappel le 17 janvier 2019 et que 22 pays avaient rempli le questionnaire à la fin du mois de janvier 2019 : Albanie, Allemagne, Bulgarie, Danemark, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Lettonie, Lituanie, Mongolie, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Suède, Suisse et Turquie. Le Groupe de travail a invité les autres pays à répondre avant la fin du mois de février 2019. Le secrétariat a été prié d'établir un document contenant les résultats de l'enquête, pour examen par le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) à sa onzième session.

C. Difficultés dans l'application de la Convention

31. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rappelé que la onzième session de l'AC.3 se tiendrait dans l'après-midi du jeudi 13 juin 2019, à l'occasion de sa session de juin 2019. Il a chargé le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires, y compris l'élaboration de documents d'avant-session, de séance et d'après-session. Les Parties contractantes ont été invitées à informer le secrétariat des questions qu'elles souhaiteraient voir abordées à cette session et à lui fournir toute contribution utile, y compris, notamment, des propositions visant à modifier ou réviser la Convention. Le secrétariat a été prié d'établir une proposition d'amendement à l'article 7 de l'annexe 8 tendant à porter la périodicité des rapports de deux à cinq ans.

VIII. Projet de 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 (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2019/5, ECE/TRANS/WP.30/2019/5/Corr.1, ECE/TRANS/WP.30/2019/5/Corr.2, ECE/TRANS/WP.30/2019/6.

32. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session, compte tenu des progrès accomplis, il avait demandé au secrétariat de publier une version définitive du projet de nouvelle convention afin qu'il puisse l'adopter. Le document devait également être soumis au CTI pour adoption à sa session de 2019. Les délégations avaient été invitées à faire

³ www.unece.org/trans/bcf/welcome.html.

parvenir leurs observations ou propositions éventuelles au secrétariat au plus tard le 20 novembre 2018 (voir ECE/TRANS/WP.30/300, par. 34 à 37).

33. Comme suite à cette demande, le secrétariat avait établi le document ECE/TRANS/WP.30/2019/5, dans lequel figure la version définitive du projet de convention assortie de trois autres options possibles concernant l'article 27, pour examen et adoption éventuelle par le Groupe de travail, ainsi qu'un rectificatif contenant les dernières modifications approuvées ou proposées par les délégations. Le Groupe de travail a noté qu'une version intégrale du texte définitif avait été soumise au CTI en tant que document officiel sous la cote ECE/TRANS/2019/18. Il a également examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2019/6, dans lequel le secrétariat donne des précisions sur les observations communiquées par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques.

34. Le Groupe de travail a concentré son attention sur les documents ECE/TRANS/WP.30/2019/5/Corr.1 et Corr.2, contenant les toutes dernières propositions d'amendements au projet de texte pour la convention. Les délégations de la Fédération de Russie, de la Turquie et de l'Union européenne avaient pour leur part convenu de supprimer le paragraphe 4 de l'article 4 et d'accepter le nouveau paragraphe 7 de l'article 21 avec la proposition russe pour l'article 27. Les propositions relatives à l'ajout à l'article 21 des nouveaux paragraphes 3 à 5, portant sur l'adhésion des organisations d'intégration économique régionale, demeuraient en suspens.

35. Au début de la discussion, la délégation de la Fédération de Russie a accueilli avec intérêt les deux documents tout en posant la question de savoir s'il était normal de publier des rectificatifs pour des parties de texte qui étaient encore à l'examen. Cette question portait de manière générale sur les propositions de l'Union européenne concernant les nouveaux paragraphes 3 à 5 de l'article 21, et en particulier sur le paragraphe 5, se rapportant aux droits de vote pour les organisations d'intégration économique régionale, le vote n'étant pas prévu dans le texte de la convention. Tout en se montrant disposée à passer à l'adoption du projet de texte, la délégation de l'Union européenne a précisé que la formulation des paragraphes visés correspondait à une clause type que l'Union européenne utilisait dans le cadre de la négociation de nouveaux instruments juridiques. Après quelques échanges de vues, la délégation de l'Union européenne a accepté de retirer sa proposition pour le paragraphe 5 de l'article 21, tandis que la Fédération de Russie s'est dit disposée à accepter les propositions faites pour les paragraphes 3 et 4 de ce même article. La délégation de la République islamique d'Iran, tout en approuvant le projet de convention, a demandé qu'il soit fait preuve d'une plus grande souplesse et d'une plus grande coopération afin de permettre une mise en œuvre réussie.

36. Sur cette base, le Groupe de travail a procédé à un vote par appel nominal des États membres de la CEE dans l'ordre alphabétique anglais. Quatre pays (Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Tadjikistan et Turquie) ont voté pour et aucun pays n'a voté contre. Les autres États membres de la CEE se sont abstenus ou n'étaient pas présents lors du vote.

37. Le Groupe de travail a donc adopté le texte de la nouvelle convention tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2019/5 et les rectificatifs 1 et 2, exception faite du paragraphe 5 de l'article 21, et a dit espérer que le Comité des transports intérieurs l'adopterait de façon définitive. Le Groupe de travail a remercié les rédacteurs et les principales parties prenantes de leurs efforts et de leur détermination à trouver un texte de compromis pour la convention, dont l'objet principal est la fourniture de services de grande qualité aux voyageurs ainsi que la réduction du temps requis pour les parcours ferroviaires internationaux.

IX. Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 7 de l'ordre du jour)

A. État des Conventions

38. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun changement n'avait été enregistré s'agissant de l'état ou du nombre de Parties contractantes des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) et que celles-ci comptaient actuellement 80 et 26 Parties contractantes, respectivement.

B. Difficultés rencontrées dans le cadre de l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2018/27.

39. Le Groupe de travail a rappelé qu'à plusieurs sessions il avait été informé par l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) de difficultés rencontrées en Égypte et en Jordanie au sujet de l'application de la Convention de 1954, particulièrement en raison du fait que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures établis par la Convention (ECE/TRANS/WP.30/300, par. 39).

40. Le Groupe de travail a pris note du document informel WP.30 (2019) n° 3 de l'AIT/FIA, contenant les toutes dernières informations relatives aux problèmes qui n'étaient pas encore réglés. Il a été informé que, à la demande du Conseil des douanes de l'AIT/FIA, la Secrétaire exécutive de la CEE avait une fois de plus sollicité les autorités compétentes de la Jordanie par la voie diplomatique, en leur demandant de répondre à une lettre de 2017 dans laquelle les problèmes d'application de la Convention de 1954 dans ce pays avaient été présentés en détail. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'informer également le Comité des transports intérieurs.

X. Activités d'autres organisations et pays intéressant le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)

41. Le Groupe de travail a pris note des activités menées par différentes commissions économiques ou unions douanières régionales, ainsi que par d'autres organisations, intergouvernementales ou non gouvernementales, ainsi que par des pays, portant sur des questions qui l'intéressent.

A. Union européenne

42. La délégation de l'Union européenne a informé le Groupe de travail que des préparatifs avaient été effectués en vue de l'adhésion du Royaume-Uni à la Convention relative à un régime de transit commun étaient terminés, étant entendu que l'Union européenne tout entière, et non ses États membres pris individuellement, était Partie contractante à cette convention. De ce fait, la procédure relative au transit commun pourra être engagée à compter du moment où le Royaume-Uni quittera l'Union européenne et où l'application de la Convention relative à un régime de transit commun deviendra nécessaire.

B. Organisation de coopération économique

43. Comme l'Organisation de coopération économique n'était pas représentée à la session, aucune information n'a été reçue.

C. Union économique eurasiatique

44. La délégation de l'Union économique eurasiatique (UEE) a informé le Groupe de travail que divers projets dont il avait rendu compte à des sessions antérieures étaient toujours en cours. Lorsque les questions en suspens auraient été réglées, l'UEE en informerait le Groupe de travail.

D. Organisation mondiale des douanes

45. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a informé le Groupe de travail, à la demande de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) que l'OMD avait organisé depuis 2017 une série d'ateliers régionaux sur le transit (Afrique australe, Afrique de l'Ouest et Afrique centrale, Amériques du Sud, centrale et du Nord et Caraïbes, Europe orientale et Europe du Sud-Est, Asie centrale et région Asie-Pacifique, et, prochainement, Afrique du Nord, Proche et Moyen-Orient) pour promouvoir la mise en œuvre de ses Directives sur le transit et pour recueillir les meilleures pratiques nationales et régionales sur les régimes de transit efficaces. Les membres de l'OMD avaient été invités à soumettre leurs exemples au secrétariat de l'OMD le 31 janvier 2019 au plus tard. En outre, dans le domaine de la coopération entre les douanes et les chemins de fer, le Comité technique permanent de l'OMD avait créé un groupe de travail virtuel chargé d'étudier diverses questions relatives aux mouvements transfrontières de marchandises par voie ferrée. L'OMD se penchait également sur l'harmonisation des données pour le transport ferroviaire.

XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Liste des décisions

46. Le Groupe de travail a examiné la liste des décisions sans formuler d'autres observations et a demandé au secrétariat de maintenir cette pratique. Ladite liste figure à l'annexe X du rapport final.

B. Dates des sessions suivantes

47. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 152^e session pendant la semaine du 11 au 14 juin 2019. La onzième session du Comité AC.3 sera organisée à l'occasion de la 152^e session du Groupe de travail.

C. Restrictions concernant la distribution des documents

48. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y aurait pas de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

XII. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

49. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 151^e session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Déclaration liminaire de M^{me} Olga Algayerova, Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe

Qui doit être prononcée par M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables

Mesdames et Messieurs les représentants,

J'ai l'honneur de m'adresser à vous pour vous entretenir d'une question importante qui nous concerne tous, l'informatisation du régime TIR. Il a déjà été dit, mais je voudrais le souligner ici une fois de plus, que les parties contractantes à la Convention TIR avaient reconnu il y a vingt ans déjà, au titre de la phase 3 du processus de révision TIR, que l'informatisation du régime TIR était inévitable en raison :

- a) de l'évolution technologique actuelle extrêmement rapide fondée sur les technologies de l'Internet et des cartes à puce, qui affecte particulièrement les transports et le commerce internationaux ;
- b) du besoin sans cesse accru d'une amélioration de l'efficacité des procédures de transit douanier ;
- c) des nécessités de la lutte contre les activités frauduleuses, qui doit être menée avec les moyens les plus appropriés et les plus efficaces.

Depuis lors, un groupe d'experts de divers pays et le secrétariat se sont employés sans relâche à concevoir la documentation technique et conceptuelle du projet eTIR, également appelée « modèle de référence eTIR ». Sur la base des principes élaborés par ces experts techniques, des spécialistes du droit ont pu commencer à élaborer, dès 2015, l'ensemble de dispositions juridiques devant accompagner l'introduction du système eTIR dans le texte de la Convention, qui est habituellement désigné sous le nom d'annexe 11. Le Groupe de travail se penche depuis octobre 2017 sur ce projet d'annexe 11, dont l'essentiel du texte semble maintenant, après plusieurs cycles de discussions approfondies, faire l'objet d'un consensus. Les spécialistes du droit, en consultation étroite avec le Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies, ont étudié avec soin d'autres instruments juridiques. Cette étude leur a permis d'élaborer le nouvel Article 60 bis de la Convention, qui instaure une procédure spéciale aux fins de l'entrée en vigueur de l'annexe 11 et des amendements y relatifs.

J'ai le plaisir de vous informer que le nouvel Article 60 bis offre à tout pays la possibilité de ne pas accepter l'annexe 11, auquel cas ladite annexe ne serait pas applicable à ce pays, sans pour autant que cela affecte sa valeur juridique pour les autres pays. Les pays qui auront notifié leur non-acceptation seront évidemment libres de revenir par la suite sur cette décision. Il est à espérer que, grâce à cette procédure juridique, l'annexe 11 pourra entrer en vigueur pour les pays qui souhaitent approuver le projet eTIR et les pays qui ne l'auront pas fait pourront accepter l'annexe à un stade ultérieur. Et ce n'est pas tout. Lorsqu'un pays accepte l'annexe 11, il n'est en aucun cas obligé de mettre immédiatement en œuvre le système eTIR. En effet, conformément à l'article 3 de l'annexe 11, « chaque Partie contractante est libre de choisir la date à laquelle elle connectera ses systèmes douaniers au système international eTIR », même s'il lui est bien entendu recommandé de le faire dès que l'annexe 11 entre en vigueur pour elle.

La CEE, pour sa part, vous prie instamment de prendre pleinement conscience de cette situation juridique unique et d'adopter sans tarder l'annexe 11.

Après vingt ans de travail acharné, nous sommes arrivés, sur les plans technique et juridique, à ce moment clé où les pays peuvent faire un pas important vers la numérisation de la Convention TIR et contribuer ainsi à son succès durable, y compris sur de nouveaux

marchés, pour de longues années. Cela marquerait un grand tournant, après tout le temps et toutes les ressources qui ont été investis pour parvenir à ce résultat.

Mesdames et Messieurs les représentants,

Je voudrais saisir cette occasion pour soulever une autre question d'actualité importante, sur laquelle le Groupe de travail pourrait peut-être dès à présent faire un pas historique. Je veux bien entendu parler du projet de 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. En octobre de l'année dernière, un consensus général semblait avoir été atteint en ce qui concerne les principales dispositions du texte, mais quelques divergences subsistaient. J'ai été très contente d'apprendre que les principales parties prenantes avaient mis à profit la période intersessions pour tenir des discussions et des consultations de dernière minute qui ont débouché sur ce qu'il convient de considérer comme un projet abouti. Si le Groupe de travail pouvait, à sa présente session, adopter le texte de la nouvelle convention sur la facilitation des transports ferroviaires, dont l'objet principal est la fourniture de services de grande qualité aux voyageurs ainsi que la réduction du temps requis pour les parcours ferroviaires internationaux, ce serait une excellente nouvelle, qui couronnerait brillamment plusieurs années d'intenses négociations internationales. Le Groupe de travail est donc bien parti pour transmettre le texte au Comité des transports intérieurs en vue de son adoption finale au nom de tous les pays membres de la CEE.

En vous souhaitant de fructueuses délibérations, je vous remercie de votre attention.

Annexe II

[Original : Anglais et Russe seulement]

Statement by IRU President (Mr Christian Labrot) ECE WP.30, 5 February 2019

Ladies and gentlemen,

It is a great pleasure to address you today.

For seven decades, IRU has worked in public-private partnership with UNECE, Member States and, from the late 1950s, parties to the TIR Convention.

IRU has proudly managed the TIR system throughout this time, enabling secure trade through millions of transits and acting as global guarantor for duties on goods valued in the trillions of euros.

The past decade however has seen major changes in the external trade environment that have affected TIR, from geopolitics to technology. Despite the current queue of major trading nations wanting to benefit from TIR, including China, India, Pakistan and Saudi Arabia, use of TIR in existing countries has declined by 60% since 2013.

While alternative regional systems have developed, large transport operators in particular have turned away from TIR in favour of fully digital solutions, at the expense of the only universal multilateral standard.

Over the same period, progress in fully digitising the core TIR system has stalled. Following the initial recognition by contracting parties of the imperative need to go digital, eTIR has been discussed within TIR governing bodies now for more than 15 years. The core TIR system, legally and technically based on paper carnets, now lags behind other systems.

While IRU focuses on global solutions based on TIR, it recognises that trade and transit facilitation solutions exist at regional and national levels, meeting different needs, as well as the ever growing demand for digital information exchange between the public and private sectors.

An open choice of complementary, and ideally interoperable, transit systems should encourage innovation to better meet the evolving needs of shippers, consumers and citizens in all corners of the world.

However there is still a strong need for one universal transit standard, underpinned by a well-established UN convention and a robust, comprehensive and tried-and-tested guarantee system.

This is TIR, managed by IRU.

IRU member associations – such as the one I lead – and their members, individual transport operators, support full TIR digitalisation. For many years, IRU has already invested heavily in new digital services for all stakeholders to continue using TIR. IRU has also supported TIR contracting parties to connect to and use these services, with resulting efficiency and economic benefits.

The digital pilot project between Iran and Turkey, financed by IRU and using digital tools developed by IRU, was also strongly supported by the associations and operators, as well as by their authorities. Their commitment made this pilot project a success and demonstrated clearly that a fully digital TIR can work today.

The pilot also demonstrated that fully digitalising TIR can lower costs further, increase efficiency and boost security, with minimal investment needed on the part of customs authorities and transport operators. On this basis, other TIR countries have announced their

willingness to pilot a fully digital intermodal TIR using the framework of the Iran/Turkey pilot.

Moving to a fully digital intermodal TIR system is also likely to accelerate progress in many other countries to ratify and implement the TIR Convention.

IRU, with the digital TIR tools that it has already funded and made operational, and the private sector that it represents, is now fully prepared to take the next step.

It is why we strongly recommend the adoption of annex 11 as a vital instrument to facilitate regional and global trade and to make information more accessible to customs authorities and operators, thereby increasing security and efficiency in transit operations.

I and my IRU colleagues look forward to working with you over the coming months and years to make a fully digital TIR a reality across the globe.

Thank you.

Заявление президента IRU (г-на Кристиана Лабро) на заседании WP.30 ЕЭК ООН, 5 февраля 2019 года

Дамы и господа,

Мне очень приятно сегодня обратиться к вам.

В течение семи десятилетий МСАТ работал в рамках государственно-частного партнерства с ЕЭК ООН, государствами-членами и с конца 1950-х годов – сторонами Конвенции МДП.

На протяжении этого времени МСАТ с честью управлял системой МДП, обеспечивая безопасную торговлю посредством миллионов транзитных перевозок и выступая в качестве глобального гаранта уплаты пошлин на товары, оцениваемые в триллионы евро.

Однако в последнее десятилетие произошли серьезные изменения во внешней торговой среде, которые повлияли на МДП, – от геополитических до технологических. Несмотря на то, что крупные торговые страны выстроились в очередь, желая получать выгоды от МДП, включая Китай, Индию, Пакистан и Саудовскую Аравию, использование МДП в существующих странах с 2013 года сократилось на 60%.

В условиях развития альтернативных региональных систем крупные транспортные операторы, в частности, отказались от МДП в пользу полностью цифровых решений за счет единого универсального многостороннего стандарта.

За тот же период прогресс в полной оцифровке самой системы МДП застопорился. После первоначального признания договаривающимися сторонами насущной необходимости перехода на цифровой формат eTIR обсуждается в руководящих органах МДП уже более 15 лет. Сама концепция системы МДП, юридически и технически основанной на бумажных книжках, теперь отстает от других систем.

Хотя МСАТ концентрируется на глобальных решениях, основанных на МДП, он тем не менее признает, что решения по упрощению процедур торговли и транзита существуют на региональном и национальном уровнях, удовлетворяя различные потребности, а также постоянно растущий спрос на цифровой обмен информацией между государственным и частным секторами.

Открытый выбор дополнительных и идеально совместимых транзитных систем должен стимулировать инновации для более полного удовлетворения растущих потребностей грузоотправителей, потребителей и граждан во всех уголках мира.

Однако все еще существует острая потребность в одном универсальном стандарте транзита, подкрепленном устоявшейся конвенцией ООН и надежной, всеобъемлющей и проверенной системой гарантий.

И таким стандартом является система МДП, управляемая МСАТ.

Ассоциации-члены МСАТ, такие же как та, которую я возглавляю, и их члены – отдельные транспортные операторы, поддерживают полную цифровизацию МДП. На протяжении многих лет МСАТ уже вложил значительные средства в новые цифровые услуги для всех заинтересованных сторон, чтобы продолжать использовать МДП. МСАТ также оказал поддержку договаривающимся сторонам МДП в подключении и использовании этих услуг, что повысило эффективность системы и принесло экономические выгоды ее пользователям.

Пилотный цифровой проект между Ираном и Турцией, финансируемый МСАТ и использующий цифровые инструменты, разработанные МСАТ, также был активно поддержан ассоциациями и операторами, а также их властями. Их заинтересованность и вовлеченность сделали этот пилотный проект успешным и

четко продемонстрировали, что полностью цифровая процедура МДП может работать сегодня.

Пилотный проект также продемонстрировал, что полная цифровизация МДП может еще больше снизить затраты, повысить эффективность и безопасность при минимальных затратах, необходимых для таможенных органов и транспортных операторов. Исходя из этого, другие страны МДП объявили о своей готовности провести полностью цифровой интермодальный проект МДП, используя структуру пилотного проекта Иран / Турция.

Переход на полностью цифровую интермодальную систему МДП также может ускорить прогресс во многих других странах в деле ратификации и внедрения Конвенции МДП.

МСАТ, со своими цифровыми инструментами МДП, которые он уже профинансировал и внедрил, и представляемый им частный сектор теперь полностью готовы сделать следующий шаг.

Вот почему мы настоятельно рекомендуем принять Приложение 11 в качестве жизненно важного инструмента, способствующего региональной и глобальной торговле, и сделать информацию более доступной для таможенных органов и операторов, что повысит безопасность и эффективность транзитных операций.

Я и мои коллеги из МСАТ надеемся на совместную работу с вами в ближайшие месяцы и годы, чтобы полностью цифровая процедура МДП стала реальностью во всем мире.

Благодарю вас за внимание.

Annexe III

[Original : Russe seulement]

Statement of the Russian Federation on Annex 11

Российская Федерация поддерживает усилия Договаривающихся сторон, а также секретариата ЕЭК ООН, направленные на скорейшую компьютеризацию процедуры МДП. Это позволит ускорить и упростить процедуры пересечения границ, будет способствовать развитию торговли.

Считаем, что при этом должна быть обеспечена безопасность и эффективность процедуры eTIR.

Как известно, более трети всех перевозок с применением Книжек МДП так или иначе связаны с Российской Федерацией. Поэтому вопрос безопасности, надежности и транспарентности применения Конвенции МДП является для нас крайне чувствительным, мы несем существенные риски, связанные с ее применением. Российская сторона с 2014 года проводит последовательную работу по улучшению положений Конвенции МДП, внося соответствующие предложения по ее доработке.

У Российской Федерации есть большой опыт внедрения электронных технологий. На текущий момент полностью компьютеризирована национальная процедура таможенного транзита товаров.

У Федеральной таможенной службы Российской Федерации есть ряд замечаний к тексту предлагаемых поправок к Конвенции МДП и проекта приложения 11. Необходимо доработать вопросы информационной безопасности, обеспечения аутентификации, целостности и неизменности передаваемых данных. Целесообразно обеспечить такой формат, состав и структуру данных, которые были бы достаточны для эффективного таможенного контроля, позволяли бы обеспечивать их автоматическую обработку, проверку на риски. Должна быть четко определена резервная процедура, регламентирующая порядок действий, как перевозчиков, так и таможенных органов при возникновении компьютерных сбоев и нештатных ситуаций.

В этой связи считаем, что проект приложения требует доработки и его передача в АС.2 преждевременна.

В ближайшее время будут подготовлены и направлены в ЕЭК ООН замечания и предложения к проекту приложения 11 к конвенции МДП для их рассмотрения Договаривающимися сторонами.

(Traduction en anglais non officielle effectuée par le secrétariat)

The Russian Federation supports the efforts of the contracting parties, as well as of the ECE secretariat, in speeding up the computerization of the TIR procedure. This will speed up and simplify border crossing procedures, will contribute to the development of trade. At the same time, we believe that this would ensure the safety and effectiveness of the eTIR procedure.

As you know, more than a third of all traffic using TIR Carnets in one way or another is connected with the Russian Federation. That is why the matter of safety, reliability and transparency of the application of the TIR Convention is extremely sensitive for us, as we run significant risks connected with its application. Since 2014, the Russian side has been carrying out consistent work to improve the provisions of the TIR Convention, making appropriate proposals for its further development.

The Russian Federation has extensive experience in the implementation of e-technologies. Currently, the national customs transit procedure for goods has been fully computerized.

The Federal Customs Service of the Russian Federation has a number of comments to the text of the proposed amendments to the TIR Convention and draft Annex 11. It is necessary to finalize questions of information security, ensuring authentication, integrity and unchangeability of the transmitted data. It is advisable to provide a format, composition and structure of data that would be sufficient for effective customs control, and would allow to ensure their automatic processing and checking for risks. The fallback procedure, which regulates the procedure for actions of both carriers and customs authorities in the event of computer failures and emergency situations, should be clearly defined.

In this regard, we believe that the draft Annex needs finalization and its transfer to AC.2 is premature.

In the near future, comments and proposals to draft Annex 11 to the TIR Convention will be prepared and sent to the ECE for consideration by the contracting parties.

Annexe IV

Liste des décisions prises à la 151^e session du Groupe de travail

<i>Paragraphe du rapport final</i>	<i>Description succincte de la décision</i>	<i>Responsable</i>	<i>Date limite</i>
11	Transmettre l'article 20 à l'AC.2 pour adoption	secrétariat	4 avril 2019
12	Transmettre l'amendement E.N.0.8.3 à l'AC.2 pour adoption	secrétariat	4 avril 2019
15	Soumettre la prochaine version des spécifications eTIR au WP.30	secrétariat	p.m.
20	Transmettre l'annexe 11 à l'AC.2	secrétariat	Fait
24	Transmettre le commentaire à l'alinéa o) de l'article premier à l'AC.2 pour approbation	secrétariat	4 avril 2019
30	Établir un document présentant les résultats de l'enquête menée sur l'annexe 8	secrétariat	4 avril 2019
37	Communiquer le texte de la nouvelle Convention ferroviaire au Comité des transports intérieurs pour adoption	secrétariat	Fait
40	Informer le Comité des transports intérieurs sur les difficultés qui persistent dans la mise en œuvre par l'Égypte et la Jordanie de la Convention de 1954 relative à l'importation temporaire	secrétariat	21 février 2019
47	Préparer la 152 ^e session (12-14 juin 2019)	secrétariat	20 mars 2019 – ordre du jour 3 avril 2019 – documents