



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-seizième session

Genève, 16-18 novembre 2022

Point 16 de l'ordre du jour provisoire

Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne

Réponses au questionnaire sur l'annexe 9

Note du secrétariat

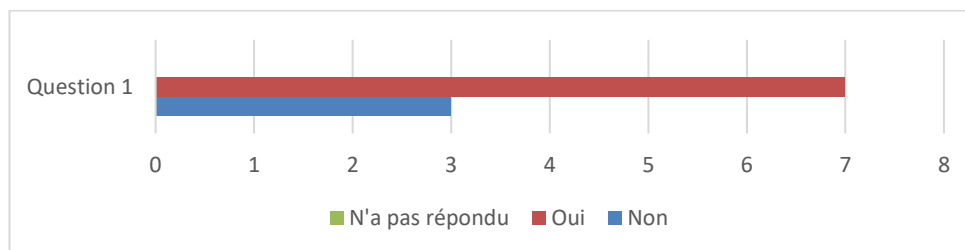
I. Introduction

1. Le 15 février 2022, le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a écrit aux représentants du Groupe de travail des transports par chemin de fer (ECE/TRANS/SC.2/236) pour leur demander de compléter le questionnaire sur l'annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation.

2. Pour donner suite à cette demande, les résultats du questionnaire conjoint du SC.2 et du WP.30 sur la mise en œuvre de l'annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation sont exposés dans le présent document. Au total, 11 parties prenantes des États membres ont répondu au questionnaire : Albanie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, France, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse et Türkiye. Un résumé des réponses reçues est soumis dans le présent document.

II. Réponses au questionnaire

Question 1. Votre pays utilise-t-il le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne pour le transport ferroviaire ?



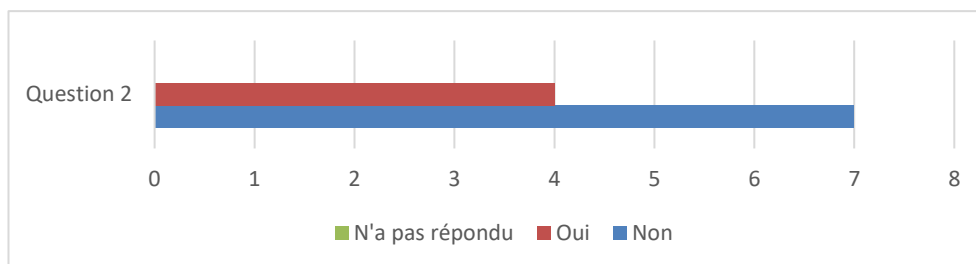
3. À la question 1, sept pays (Autriche, France, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye) ont répondu par l'affirmative et ont déclaré que leur pays utilisait le NSTI de l'Union européenne pour le transport ferroviaire. Trois pays (Bosnie-Herzégovine, Géorgie et Kazakhstan) ont répondu par la négative. En outre, l'Albanie a répondu à la fois



« oui » et « non », et a expliqué qu'elle n'utilisait pas le NSTI pour les trains entrant dans la zone de coopération transfrontière, mais utilisait l'échange de données informatisé (EDI) entre l'Albanie et le Monténégro, et utilisait le NSTI pour l'échange route-rail lorsque des marchandises entraient par la route depuis la Grèce.

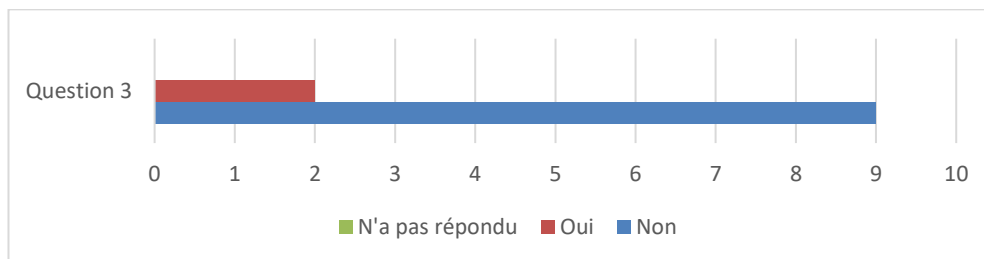
4. En outre, la Pologne a indiqué que les exploitants du groupe PKP-PKP Cargo SA, PKP LHS Sp. utilisaient le NSTI pour le transport ferroviaire.

Question 2. La pandémie a-t-elle entraîné des retards particuliers dans les procédures de passage des frontières dans votre pays ?



5. A la question 2, comme on peut le voir dans ces résultats, quatre pays (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie et Kazakhstan) ont répondu « oui ». La pandémie avait entraîné des retards dans les procédures de passage des frontières dans leur pays. Sept pays (Autriche, France, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Royaume-Uni et Türkiye) ont répondu « non ».

Question 3. Rencontrez-vous des problèmes particuliers dans le traitement des procédures de passage des frontières en raison de la barrière de la langue ?

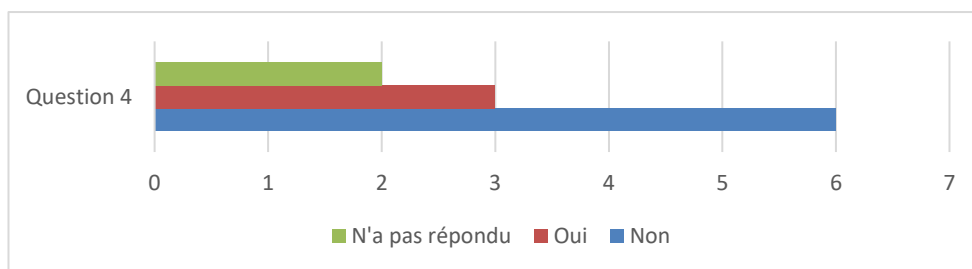


6. À la question 3, comme le montre la figure, seuls deux pays ont répondu « oui » (Pays-Bas et Türkiye). Les neuf autres pays (Albanie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, France, Géorgie, Kazakhstan, Pologne, Royaume-Uni et Suisse) ont répondu « non ».

7. En outre, l'Albanie a indiqué qu'en vertu d'un protocole qu'elle a conclu avec les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, le personnel connaissait l'albanais, l'anglais et le monténégrin, qui sont les trois langues prévues par le protocole. La Pologne a répondu « non », dans le cas des exploitants au sein du groupe PKP.

8. Les Pays-Bas ont répondu « oui », en précisant que la solution retenue était l'application d'une procédure simplifiée, mais que cela n'avait rien à voir avec les douanes, étant donné que les Pays-Bas n'avaient pas de frontière ferroviaire avec des pays extérieurs à l'Union européenne.

Question 4. Votre pays communique-t-il aux équipages des trains des informations préalables sur les documents et les procédures de passage des frontières ?

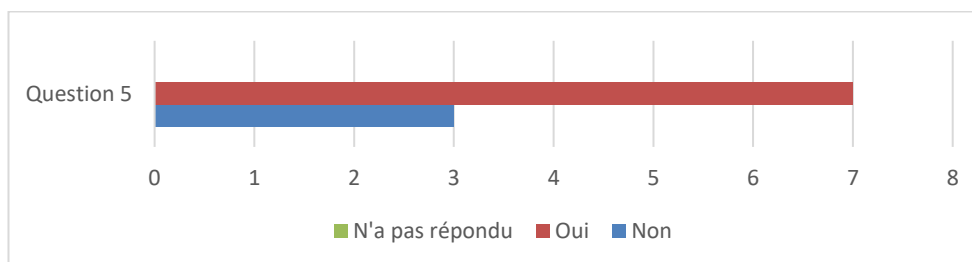


9. En ce qui concerne la question 4, trois pays (Albanie, Géorgie et Türkiye) ont déclaré qu'ils communiquaient des informations préalables sur les documents et les procédures de passage des frontières aux équipages des trains. Au total, six pays (Autriche, Bosnie-Herzégovine, France, Kazakhstan, Pays-Bas et Pologne) ont répondu « non ». Le Royaume-Uni et la Suisse n'ont pas répondu.

10. Les Pays-Bas ont en outre fait remarquer que, bien que tous ses pays voisins soient membres de l'Union européenne, les services au départ des Pays-Bas pouvaient franchir une frontière continentale, par exemple avec la Serbie ou la Suisse. Dans ce cas, les informations douanières pouvaient être envoyées à l'avance à ces pays de destination ou aux entreprises ferroviaires impliquées dans le franchissement de ces frontières. Le volume de ces informations pourrait augmenter après l'introduction du NSTI et l'application de la procédure d'exportation « Contrat de transport unique ». Actuellement, aucune difficulté particulière n'avait été recensée par les exploitants sur le réseau néerlandais.

11. Le Royaume-Uni a déclaré que les exploitants, commerçants ou agents envoyaient (à l'avance) des documents à leurs autorités frontalières et disposaient de comptes dans leurs systèmes douaniers nationaux. Un forum des parties prenantes du Ministère des transports comprenant les exploitants, les commerçants et les autorités frontalières concernés permettait de communiquer des informations et de traiter les problèmes avant la mise en œuvre des changements aux frontières.

Question 5. Veuillez donner des renseignements concernant la publication de l'annexe 9 dans votre pays.

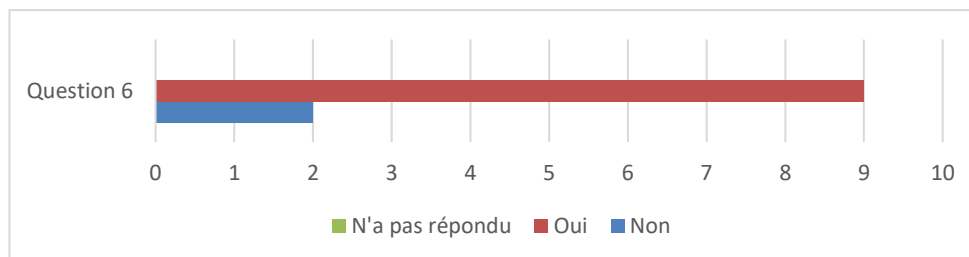


12. À la question 5, la Bosnie-Herzégovine et le Royaume-Uni ont indiqué que l'annexe 9 n'avait pas été publiée dans leur pays et que sa publication n'était pas prévue. La Géorgie a déclaré que les procédures internes en vue de la mise en œuvre pratique de son application n'étaient pas achevées. Sept pays (Albanie, France, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Suisse et Türkiye) ont répondu « oui » et ont fourni des informations sur la publication de l'annexe 9.

13. L'Albanie a observé qu'elle avait approuvé l'annexe, qui était en cours d'examen par les instruments nationaux d'aide à la préadhésion. La France a indiqué que l'annexe 9 avait été publiée le 12 mai 1984 au *Journal officiel des Communautés européennes*, et a également déclaré que les amendements à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières en vigueur au 27 mai 2021 (*JOUE L187 du 27/05/2021*) étaient pertinents. Le Kazakhstan a indiqué que l'annexe 9 avait été publiée sur le site Web officiel du pays. Les Pays-Bas ont indiqué qu'elle avait été publiée en anglais

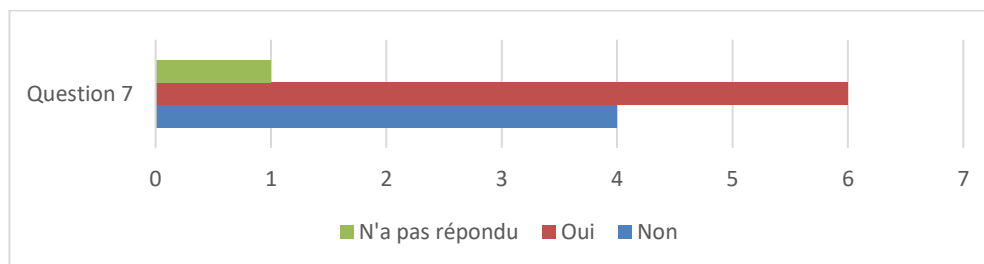
le 16 décembre 2011¹. La Pologne a déclaré que l'annexe 9 sur le passage des frontières par voie ferroviaire de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 était entrée en vigueur le 30 novembre 2011². La Suisse a indiqué que sa date de publication était le 20 novembre 2011. La Türkiye a déclaré qu'elle avait été publiée le 25 mars 2017.

Question 6. Votre pays possède-t-il une ou des gares frontière (d'échange) ?



14. En ce qui concerne la question 6, comme on peut le voir dans le graphique ci-dessus, deux pays n'ont pas de gares frontière (d'échange) et neuf pays en ont. L'Autriche a indiqué qu'elle disposait de deux gares frontière (d'échange). L'Albanie a indiqué qu'elle disposait d'une gare frontière ferroviaire commune et d'une gare frontière à la frontière avec le Monténégro. La Bosnie-Herzégovine a déclaré disposer de cinq gares frontière. La Géorgie a déclaré avoir quatre gares et deux échangeurs chemin de fer-navires transbordeurs. Les Pays-Bas, comme mentionné ci-dessus, ont répondu que ce n'était pas applicable pour les douanes néerlandaises. La Pologne a indiqué qu'elle disposait d'une trentaine de gares frontière : 16 avec des États membres de l'Union européenne et 14 aux frontières extérieures de l'Union européenne, dont trois gares inactives (avec le Bélarus et l'Ukraine). La Suisse a déclaré disposer de 13 gares, le Kazakhstan de 16 et la Türkiye de quatre. Le Royaume-Uni a expliqué qu'il disposait d'une seule gare frontière, celle de Dollands Moor. Il existait toutefois des dispositions permettant aux trains de passer au-delà de la gare frontière immédiate (aucun contrôle frontalier n'y avait lieu) et aux formalités douanières d'avoir lieu à la destination finale ou au terminal ferroviaire intérieur.

Question 7. Votre pays autorise-t-il les équipages, les personnes accompagnant les envois et le personnel à franchir effectivement la frontière au-delà de la gare frontière ?



15. La figure ci-dessus montre que six pays (Albanie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan et Türkiye) autorisent les équipages, les personnes accompagnant les envois et le personnel à franchir effectivement la frontière au-delà de la gare frontière. Par ailleurs, quatre pays (Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suisse) ont répondu « non ». L'Autriche a mentionné la Suisse, membre de l'Accord de Schengen. La France a déclaré qu'elle n'était pas autorisée à fournir de telles informations. La Pologne a répondu « non », en précisant que cette réponse faisait référence à la frontière extérieure de l'Union européenne.

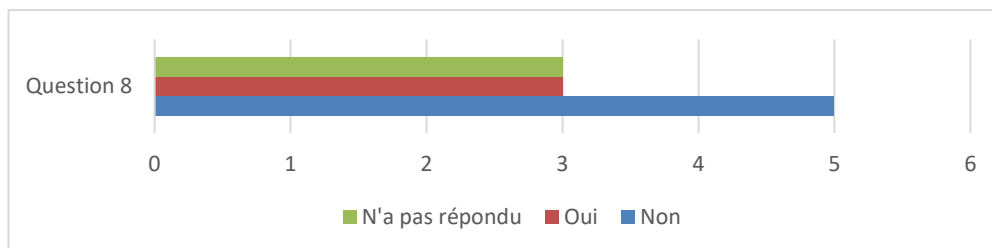
16. En outre, l'Albanie a expliqué qu'il existait une procédure spéciale aux postes frontières en vertu de laquelle, en 2022, lorsque la traction était assurée par l'entreprise Montecargo, le train s'arrêtait dans la zone frontalière à vingt kilomètres de la gare ferroviaire

¹ Tractatenblad 2011, 259 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl).

² <https://unece.org/new-annex-9>.

commune de Tuz, car il n'existait pas de reconnaissance mutuelle des licences et des certifications des conducteurs de train, ce qui nécessitait de remplacer les locomotives par des locomotives albanaises.

Question 8. Votre pays a-t-il pris des mesures pour faciliter l'octroi de visas au personnel de conduite des trains, à celui des unités frigorifiques, aux personnes qui accompagnent un envoi et aux agents des gares frontière (d'échange) ?



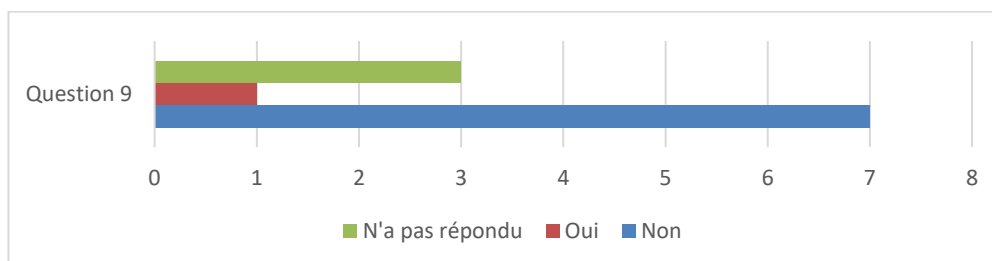
17. La figure montre que cinq pays (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Pays-Bas et Royaume-Uni) ont répondu qu'ils n'avaient pas pris de mesures pour faciliter l'octroi de visas au personnel de conduite des trains, à celui des unités frigorifiques, aux personnes qui accompagnent un envoi et aux agents des gares frontière (d'échange).

18. La Bosnie-Herzégovine a expliqué que le personnel de conduite des trains, celui des unités frigorifiques, les personnes qui accompagnaient un envoi et les agents des gares frontière (d'échange) étaient libres d'entrer sans visa uniquement pour la remise des trains. Les Pays-Bas ont indiqué que cette question ne les concernait pas. Le Royaume-Uni a indiqué que les conducteurs résidents qui faisaient passer un train de marchandises par le tunnel sous la Manche pour entrer au Royaume-Uni n'avaient pas besoin de visa pour entrer dans le pays. La Géorgie a indiqué qu'il existait un régime sans visa avec les chemins de fer des pays limitrophes, mais qu'une assistance était fournie pour les visas si nécessaire.

19. Par ailleurs, trois pays (Albanie, Pologne et Suisse) ont répondu qu'ils n'avaient pas pris de mesures pour faciliter l'octroi de visas au personnel de conduite des trains, à celui des unités frigorifiques, aux personnes qui accompagnaient un envoi et aux agents des gares frontière (d'échange).

20. En outre, l'Albanie a indiqué que le personnel de conduite des trains, celui des unités frigorifiques, les personnes qui accompagnaient un envoi et les agents des gares frontière (d'échange) n'avaient pas besoin de visa pour entrer dans la région des Balkans occidentaux ou dans la région de l'Europe du Sud-Est (ESE). La Suisse a indiqué que les membres d'équipage venant de l'extérieur de l'espace Schengen devaient détenir les visas et les permis de travail nécessaires pour entrer dans ledit espace Schengen. Néanmoins, la Suisse avait conclu plusieurs accords bilatéraux de facilitation de l'octroi de visas avec des pays tiers, qui comprenaient également des mesures visant le personnel de conduite des trains et celui des unités frigorifiques. La Pologne a indiqué qu'elle avait pris des mesures pour faciliter l'octroi de visas au personnel arrivant aux frontières extérieures de l'Union européenne. Aucune information n'a été fournie par la France, le Kazakhstan et la Türkiye.

Question 9. Existe-t-il des accords bilatéraux entre votre pays et les pays voisins visant à faciliter l'octroi de visas ?



21. Comme le montre la figure ci-dessus, sept pays (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suisse) n'ont pas conclu d'accords bilatéraux entre leur pays et les pays voisins pour faciliter l'octroi de visas. En outre, la Géorgie a indiqué qu'elle disposait d'un régime sans visa avec les pays voisins. La Suisse a noté que pour les détachements de l'Union européenne vers la Suisse dans le cadre de l'Accord sur la libre circulation des personnes (ALCP), elle accordait aux ressortissants de pays non membres de l'UE ou de l'Association européenne de libre-échange qui étaient soumis à une obligation de visa toute facilité pour les obtenir (ALCP, annexe I, article 1). Les Pays-Bas ont noté qu'il n'existait pas d'accords bilatéraux entre les Pays-Bas et les pays voisins pour faciliter l'octroi de visas, à l'exception des pays de l'espace Schengen. Seule l'Albanie a mentionné un accord bilatéral avec le Monténégro. Aucune information n'a été fournie par la France, le Kazakhstan et la Türkiye.

Question 10. Certaines des gares frontière (d'échange) visées dans la question 2 disposent-elles des éléments suivants ? Si oui, combien de gares en disposent-elles ?

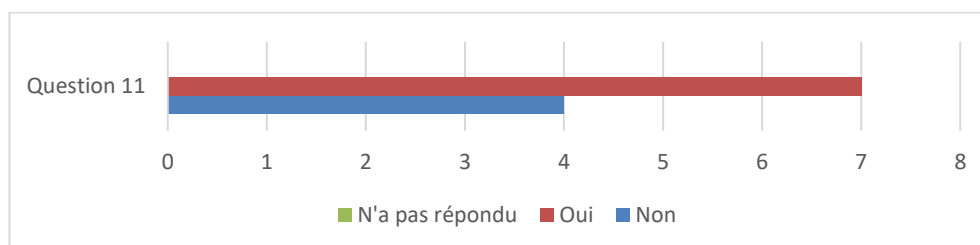
22. Le tableau ci-dessous présente un résumé des réponses reçues à la question 10 concernant les installations des gares.

	<i>Albanie</i>	<i>Autriche</i>	<i>Bosnie- Herzégovine</i>	<i>Kazakhstan</i>	<i>Suisse</i>	<i>Türkiye</i>
Nombre de bâtiments (locaux), installations, équipements et matériel technique ?	Au moins un bâtiment pour 10 organismes	2	5	N'a pas répondu	N'a pas répondu	4
Nombre de gares dans lesquelles il est possible d'effectuer des contrôles phytosanitaires, vétérinaires et autres	1	2	2	7	2	1
Nombre de gares disposant d'une capacité de trafic suffisante et de voies adjacentes suffisamment nombreuses pour absorber le volume de trafic ?	1	2	3	N'a pas répondu	N'a pas répondu	2
Nombre de gares disposant de zones d'inspection et d'entrepôts de stockage temporaire	1	Les gares frontière sont situées en Suisse		N'a pas répondu	N'a pas répondu	N'a pas répondu
Nombre de gares disposant d'équipements, installations, technologies de l'information et systèmes de communication destinés à permettre l'échange d'informations préalables	1	L'Autriche communique avec son partenaire roumain, non avec la gare frontière		2	N'a pas répondu	N'a pas répondu
Nombre de gares disposant de personnel qualifié suffisant dans les services ferroviaires, douaniers, frontaliers et autres	1	2	3	N'a pas répondu	N'a pas répondu	1
Nombre de gares disposant d'équipements techniques, installations, technologies de l'information et systèmes de communication destinés à permettre de recevoir et d'utiliser à l'avance les données relatives à l'agrément technique et aux inspections techniques du matériel roulant	1	Accords techniques internationaux ; communication avec le partenaire roumain, non avec la gare frontière		3	N'a pas répondu	Voir par. 24 ci-dessous

23. En ce qui concerne le nombre de bâtiments (locaux), installations et équipements techniques, outre les informations fournies ci-dessus, la Suisse a expliqué qu'elle formait avec l'Union européenne un espace vétérinaire et phytosanitaire commun, dans lequel les contrôles aux frontières étaient mutuellement reconnus. Pour les contrôles vétérinaires et phytosanitaires, la Suisse disposait d'un poste d'inspection frontalier dans chacun des aéroports de Genève et de Zurich. Ces deux postes d'inspection frontaliers faisaient partie de la frontière extérieure de l'Union européenne, étant donné que les envois à destination de la Suisse et ceux à destination de l'Union européenne y étaient contrôlés par le Service vétérinaire de frontière et le Service phytosanitaire fédéral.

24. En ce qui concernait la question de savoir si la capacité de trafic et les voies adjacentes étaient suffisantes pour faire face au volume de trafic, outre les informations fournies dans le tableau ci-dessus, la Bosnie-Herzégovine disposait d'une zone d'inspection et d'installations d'entreposage pour le stockage temporaire. En ce qui concernait le nombre d'équipements, installations, technologies de l'information et systèmes de communication destinés à permettre l'échange d'informations préalables, l'Autriche a expliqué qu'elle en disposait grâce à l'entreprise ferroviaire partenaire, mais non dans les gares frontière. Aucune information supplémentaire n'a été fournie sur le nombre d'employés suffisamment qualifiés des services ferroviaires, douaniers, frontaliers et autres. En ce qui concernait le nombre d'équipements techniques, installations, technologies de l'information et systèmes de communication destinés à permettre l'échange d'informations préalables relatives à l'agrément technique et aux contrôles techniques du matériel roulant, la Suisse a mentionné que l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières pouvait saisir temporairement des marchandises à titre de preuve et en stocker de petites quantités. Toutefois, si l'envoi était trop volumineux ou devait être stocké dans des conditions particulières, comme les envois réfrigérés, la saisie avait lieu au domicile de l'importateur ou dans les locaux d'une société tierce.

Question 11. Existe-t-il des accords bilatéraux entre votre pays et les pays voisins visant à coordonner les actions en matière de contrôle du matériel roulant, des conteneurs, des semi-remorques de ferroutage et des marchandises ainsi que de traitement des documents d'expédition et d'accompagnement ?

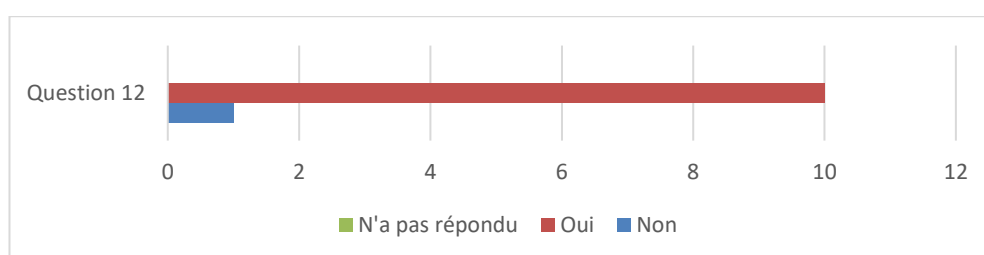


25. Conformément à la figure ci-dessus, sept pays (Albanie, Autriche, Géorgie, Kazakhstan, Pologne, Suisse et Türkiye) ont conclu des accords bilatéraux entre leur pays et les pays voisins afin de coordonner les actions en matière de contrôle du matériel roulant, des conteneurs, des semi-remorques de ferroutage et des marchandises ainsi que de traitement des documents d'expédition et d'accompagnement. L'Albanie a déclaré que de tels accords existaient avec le Monténégro. L'Autriche a également indiqué qu'elle avait des accords bilatéraux avec la Suisse. La Géorgie a répondu « oui », car il existait de tels accords avec les chemins de fer d'Arménie, d'Azerbaïdjan et de Türkiye concernant l'exploitation des points de jonction avec ces trois pays. En outre, il existait plusieurs accords intergouvernementaux : un accord trilatéral entre la Bulgarie, la Géorgie et l'Ukraine sur l'exploitation conjointe d'une ligne chemin de fer-navires transbordeurs entre les ports de Verna (Bulgarie), Poti/Batoumi (Géorgie) et Ilyichevsk (Ukraine) et sur les règles régissant le processus des ports de Poti/Batoumi (Géorgie) et d'Ilyichevsk (Ukraine) ; et un accord bilatéral entre la Géorgie et la Fédération de Russie sur l'organisation d'un service international direct par rail et navires transbordeurs entre les ports de Poti (Géorgie) et de Kavkaz (Fédération de Russie).

26. Le Kazakhstan a indiqué qu'il avait conclu un accord ferroviaire frontalier avec la Chine, qui avait été signé le 10 août 1992. La Pologne a déclaré que le gestionnaire polonais de l'infrastructure ferroviaire, PKP-PLK SA, avait conclu un accord avec les chemins de fer biélorusses, y compris des instructions concernant le trafic ferroviaire pour chaque gare à la frontière du Bélarus et de la Pologne. En outre, la Pologne a noté qu'il existait avec la Fédération de Russie et l'Ukraine des instructions analogues concernant le trafic ferroviaire (pour chaque gare frontière). La Suisse a déclaré qu'elle avait de tels accords avec l'Union européenne. La Türkiye a indiqué qu'elle avait des accords bilatéraux avec la Bulgarie, la Géorgie, la Grèce, l'Iran (République islamique d') et la Syrie.

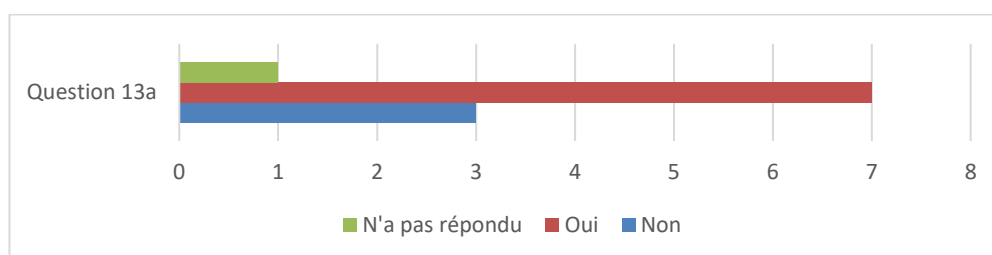
27. La Bosnie-Herzégovine, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont indiqué qu'ils n'avaient pas conclu d'accords bilatéraux avec les pays voisins pour coordonner les mesures relatives aux contrôles du matériel roulant, des conteneurs, des semi-remorques de ferroutage et des marchandises ainsi qu'au traitement des documents d'expédition et d'accompagnement.

Question 12. Votre pays effectue-t-il des contrôles douaniers basés sur l'évaluation des risques ?



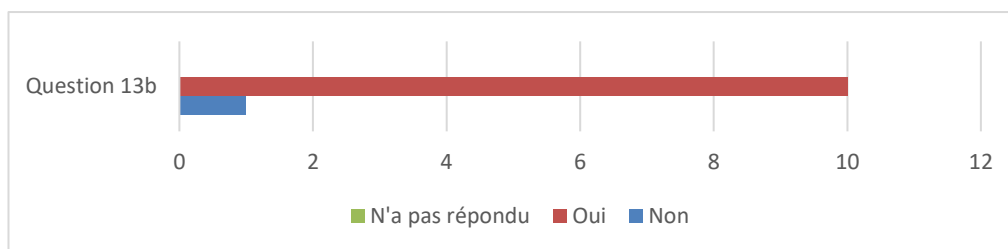
28. La figure ci-dessus fait ressortir que 10 pays (Albanie, Autriche, France, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye) effectuent des contrôles douaniers basés sur l'évaluation des risques. Seule la Bosnie-Herzégovine a répondu « non ». En outre, l'Albanie a indiqué qu'elle effectuait des contrôles douaniers basés sur l'évaluation des risques et sur des plans d'atténuation. Les Pays-Bas ont fait savoir que leurs autorités douanières effectuaient l'analyse électronique de risque du NSTI au début ou à la fin des transports. Pour les marchandises transportées avec la lettre de voiture simplifiée conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), aucune évaluation électronique des risques n'avait lieu.

Question 13a. Votre pays effectue-t-il des procédures simplifiées aux frontières ?



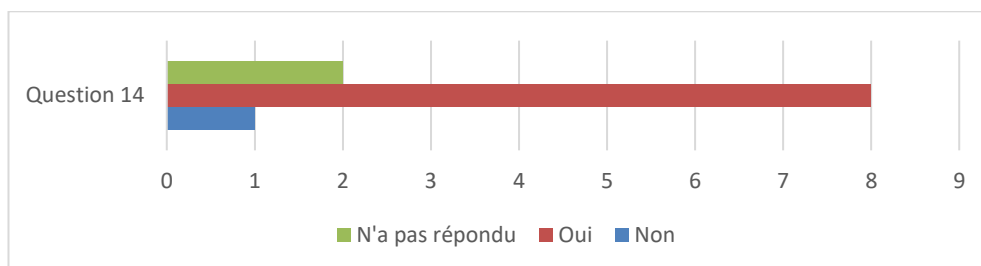
29. Comme le montre la figure ci-dessus, sept pays (Albanie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Pologne, Suisse et Türkiye) effectuent des procédures simplifiées aux frontières. Trois pays (France, Pays-Bas et Royaume-Uni) ont répondu par la négative. L'Albanie a indiqué que des services de guichet unique appliquant une procédure simplifiée existaient aux frontières. Par ailleurs, les Pays-Bas ont fait observer que les procédures simplifiées ne concernaient pas les douanes. Le Kazakhstan n'a pas répondu.

Question 13b. Votre pays déplace-t-il, lorsque cela est possible, certaines formes de contrôle vers les gares de départ et de destination ?



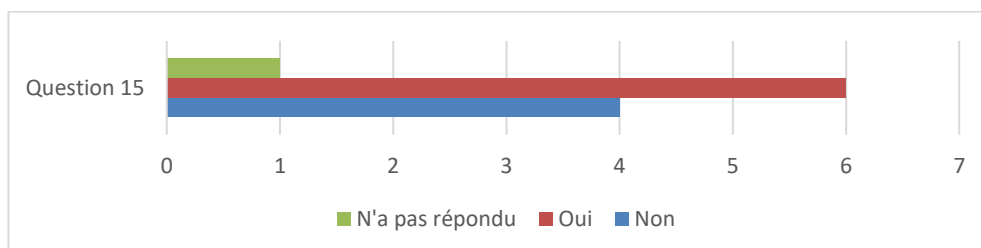
30. La figure ci-dessus montre que 10 pays (Albanie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye) déplacent, lorsque cela est possible, certaines formes de contrôle vers les gares de départ et de destination. Seule la France a répondu par la négative. Les Pays-Bas ont noté qu'il existait quelques contrôles en cours de route mais que, s'ils étaient requis sur le territoire néerlandais, ces contrôles avaient généralement lieu dans les gares d'arrivée (par exemple en cas de problème de sécurité) ou de départ.

Question 14. Votre pays procède-t-il, en règle générale, à des inspections de marchandises en transit uniquement dans les cas où celles-ci sont justifiées par les risques réels ?



31. Comme le montre la figure ci-dessus, huit pays (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suisse), en règle générale, procèdent à des inspections des marchandises en transit uniquement dans les cas où celles-ci sont justifiées par les risques réels. La France a répondu par la négative. L'Autriche et la Türkiye n'ont pas répondu. En outre, l'Albanie a mentionné que les inspections étaient en cours de mise en œuvre. Les Pays-Bas ont ajouté que ce n'était qu'en cas de signes d'irrégularités importantes que les autorités néerlandaises pouvaient procéder à des contrôles douaniers de marchandises en transit pendant le transport car, en principe, les contrôles douaniers étaient effectués dans le pays d'origine ou dans le pays de destination finale.

Question 15. Votre pays s'engage-t-il avec les pays voisins (au moyen d'accords bilatéraux) à réduire les délais de réception et de remise des trains dans les gares frontière (d'échange) ?



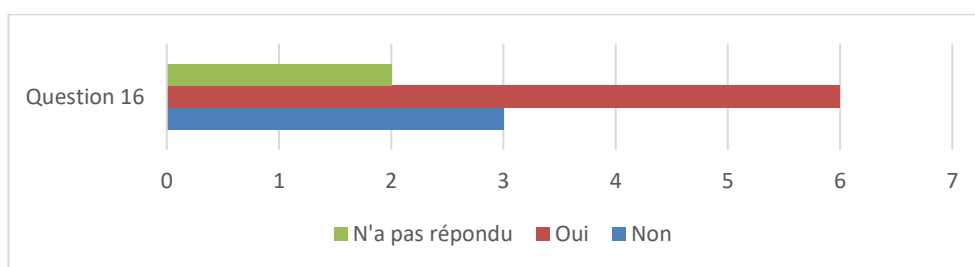
32. La figure ci-dessus montre que six pays (Autriche, Albanie, Géorgie, Kazakhstan, Suisse et Türkiye) ont déclaré avoir conclu des accords visant à réduire les délais de réception et de remise des trains aux frontières. Quatre pays (Bosnie-Herzégovine, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni) ont déclaré qu'ils ne l'avaient pas fait. L'Autriche a indiqué qu'elle avait

conclu de tels accords avec la Suisse : des accords sur l'interopérabilité et l'Accord pour la visite des trains de fret à l'échange.

33. L'Albanie a déclaré que de tels accords existaient avec le Monténégro. En outre, la Géorgie a indiqué qu'elle avait conclu de tels accords avec l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Türkiye et l'Ukraine. Elle utilisait les technologies de l'information pour transmettre et recevoir des informations sur les trains, les wagons et les documents d'accompagnement. La Türkiye a noté que les autorités se concertaient avec la Bulgarie sur ce sujet. La Suisse a déclaré que cela relevait des entreprises ferroviaires et non des ministères. Le Kazakhstan a expliqué qu'il existait un tel accord avec la Chine, dans le cadre de la Procédure d'harmonisation du transport des trains de conteneurs dans le trafic Chine-Europe-Chine. Cette procédure avait été élaborée dans le cadre de l'accord entre les chemins de fer de l'Allemagne, du Bélarus, de la Chine, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Mongolie et de la Pologne afin d'améliorer le processus d'organisation des transports et d'optimiser la coordination du transport de conteneurs dans le trafic Chine-Europe-Chine.

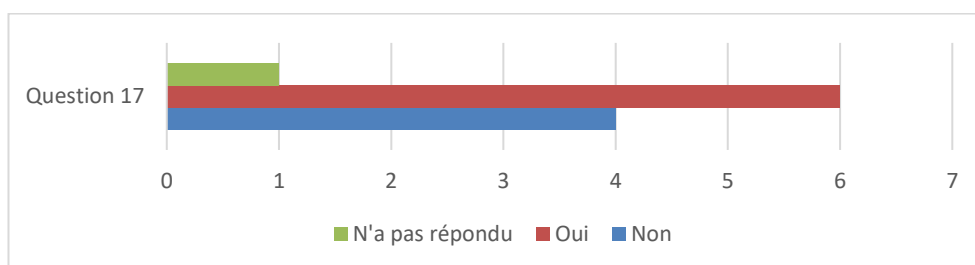
34. En outre, la Pologne a noté que l'entreprise PKP-PLK SA ainsi que ses homologues étrangers (biélorusses, russes et ukrainiens) étaient tenus de respecter les horaires de chaque poste frontière. Les Pays-Bas ont indiqué que cette question était sans objet pour eux et la France a déclaré que cette information n'était pas disponible.

Question 16. Votre pays connaît-il des retards de trains ou de wagons aux gares frontière (d'échange) ?



35. Les réponses font ressortir que six pays (Albanie, Autriche, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas et Pologne) connaissent des retards de trains ou de wagons aux gares frontière (d'échange). La France et la Suisse n'ont pas répondu à la question. La Bosnie-Herzégovine, le Royaume-Uni et la Türkiye ne connaissent pas de retards. En outre, l'Albanie a indiqué que les informations sur ces retards étaient consignées dans les registres nationaux. La Géorgie a indiqué qu'elle utilisait pour ces retards un protocole connu sous le nom de message 5311. La Pologne colligeait et partageait ces informations sur un site Web de la société PKP-PLK SA³. Les Pays-Bas fournissaient ces informations dans leurs rapports annuels⁴.

Question 17. Votre pays communique-t-il des informations sur les retards à d'autres parties ?



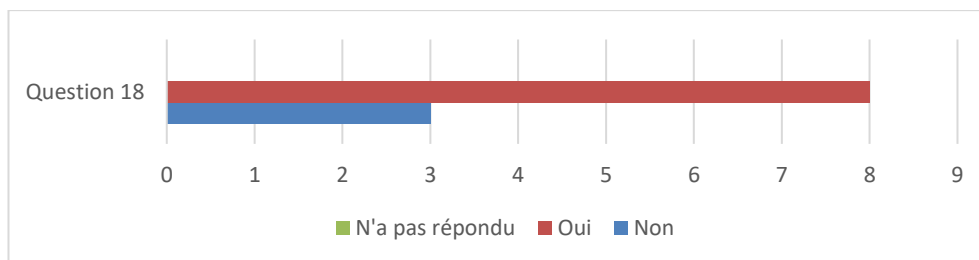
36. Les résultats du questionnaire présentés dans la figure ci-dessus montrent que six pays (Albanie, Autriche, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas et Suisse) communiquent des informations sur les retards à d'autres parties. Quatre pays (Bosnie-Herzégovine, Pologne,

³ <https://dane.utk.gov.pl/sts/analizy-i-opracowania/17463,Punktualnoscspociagow-towarowych-w-2020-r-analiza-Prezesa-UTK.html>.

⁴ www.corridor-rhine-alpine.eu/downloads.html.

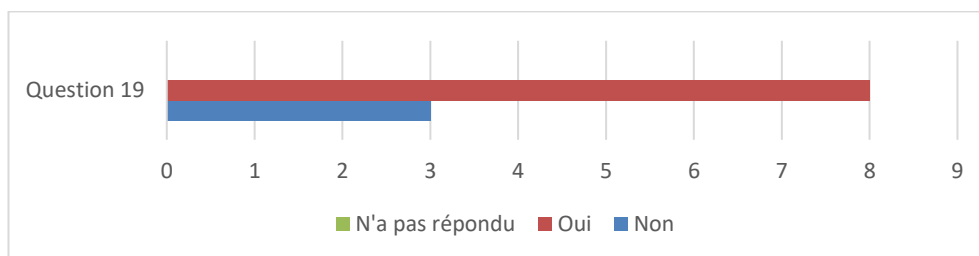
Royaume-Uni et Türkiye) ne communiquent pas d'informations sur les retards aux autres parties. La France n'a pas répondu. En outre, l'Albanie a indiqué qu'elle partageait ces informations avec 10 autres organismes. L'Autriche a expliqué que les informations sur les retards étaient partagées avec les entreprises ferroviaires partenaires. Les Pays-Bas ont précisé qu'ils transmettaient des informations sur les retards avec des restrictions et dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les applications télématiques au service du fret de l'Union européenne. La France a déclaré que l'information n'était pas disponible.

Question 18. Votre pays utilise-t-il des systèmes électroniques pour l'échange des informations figurant dans les lettres de voiture ferroviaires ?



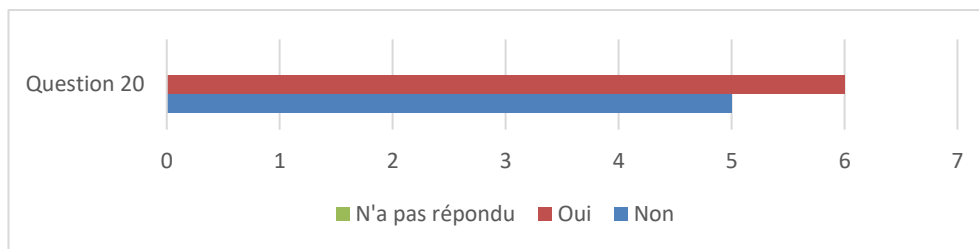
37. La figure ci-dessus indique que huit pays (Albanie, Autriche, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye) utilisent des systèmes électroniques pour l'échange des informations figurant dans les lettres de voiture. La Bosnie-Herzégovine, la France et la Pologne ont déclaré qu'elles ne le faisaient pas. En outre, l'Albanie a indiqué qu'elle déployait des systèmes électroniques tels que RAILDATA. Les Pays-Bas ont indiqué qu'actuellement, les entreprises ferroviaires utilisaient souvent des lettres de voiture électroniques comprenant des informations préalables électroniques.

Question 19. Votre pays utilise-t-il des systèmes électroniques pour l'échange des informations figurant dans les déclarations en douane ?



38. En relation avec la question précédente, la figure ci-dessus montre que huit pays (Albanie, Autriche, France, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Suisse et Türkiye) utilisent des systèmes électroniques pour l'échange des informations figurant dans les déclarations en douane. La Bosnie-Herzégovine, la Géorgie et le Kazakhstan ne le font pas. En outre, l'Albanie a déclaré qu'elle utilisait un système connu sous le nom de Base de données sur la responsabilité commerciale. Les Pays-Bas ont noté que, conformément au Code des douanes de l'Union européenne, toutes les déclarations en douane devaient être faites sous forme électronique et que tous les mouvements de fret utilisant la procédure simplifiée de transit ferroviaire étaient déclarés aux douanes sous forme électronique depuis 2005. La Suisse a précisé que ces systèmes étaient exclusivement à usage interne.

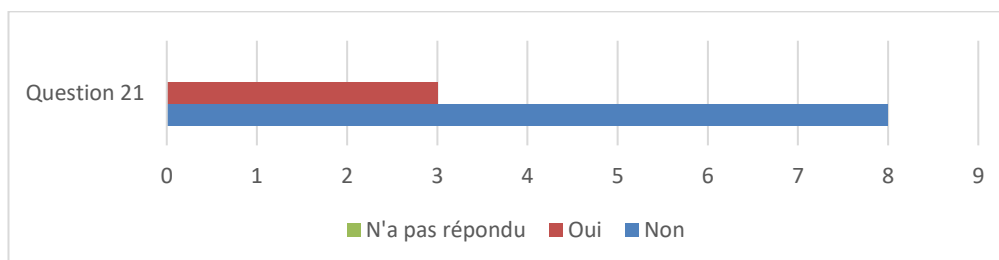
Question 20. Votre pays utilise-t-il la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS en tant que déclaration douanière de transit ?



39. La figure ci-dessus montre que six pays (Albanie, Autriche, France, Pologne, Royaume-Uni et Türkiye) utilisent la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS en tant que déclaration douanière de transit. Cinq pays (Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Kazakhstan, Pays-Bas et Suisse) ne le font pas.

40. En outre, la Géorgie a noté que, dans ce cas, la lettre de voiture CIM/SMGS était utilisée comme document d'expédition. La Türkiye a indiqué qu'elle était officiellement utilisée pour le transport vers et depuis la Géorgie sur la ligne Bakou-Tbilissi-Kars, ainsi que vers et depuis l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan et le Turkménistan. La Pologne a souligné qu'elle n'était utilisée que pour les transports qui franchissaient la frontière extérieure de l'Union européenne. La Pologne a également indiqué qu'en cas de déplacement entrant dans l'Union européenne, le régime de transit externe débutait à la frontière de l'Union, tandis que pour les déplacements sortant de l'Union, le régime de transit externe (ou le régime de transit commun) cessait à la frontière de l'Union.

Question 21. Avez-vous connaissance d'obstacles ou de difficultés de mise en œuvre de la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS en tant que déclaration douanière de transit dans votre pays ?



41. Enfin, les réponses à la question 21 montrent que sept pays (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Pays-Bas, Suisse, Royaume-Uni et Türkiye) n'ont pas connaissance d'obstacles ni de difficultés dans la mise en œuvre de la lettre de voiture ferroviaire CIM/SMGS en tant que déclaration douanière de transit dans leur pays. Quatre pays (Albanie, France, Kazakhstan et Pologne) ont déclaré qu'il en existait.

42. Pour expliquer ces difficultés, le Kazakhstan a noté que, conformément à la législation de la République du Kazakhstan et de l'Union économique eurasiatique, les informations figurant dans la lettre de voiture SMGS n'étaient pas suffisantes pour émettre une déclaration de transit. La Pologne a noté que, conformément au Code des douanes de l'Union européenne, les lettres de voiture ferroviaires CIM ou CIM/SMGS ne seraient plus acceptées en tant que déclarations douanières de transit lorsque la cinquième phase du NSTI de l'Union serait déployée.