



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

#### 150<sup>e</sup> session

Genève, 16-19 octobre 2018

## Rapport du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports sur sa 150<sup>e</sup> session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	2	3
III. Discours d'ouverture .....	3-4	3
IV. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	5-6	4
V. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 3 de l'ordre du jour) .....	7-29	4
A. État de la Convention .....	7-8	4
B. Révision de la Convention .....	9-22	5
1. Propositions d'amendements à la Convention .....	9-15	5
2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR .....	16-19	6
3. Projet d'annexe 11 à la Convention TIR .....	20-22	7
C. Application de la Convention .....	23-29	10
1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention .....	23	10
2. Questions transmises par le Comité d'administration .....	24-25	10
a) Application de facilités plus grandes dans le cadre de la Convention .....	24	10
b) Recours aux sous-traitants dans le cadre de la Convention .....	25	11
3. Systèmes d'échange informatisé de données TIR .....	26	11



4.	Règlement des demandes de paiement .....	27	11
5.	Relation entre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges, la Convention TIR et d'autres instruments juridiques.....	28	11
6.	Questions diverses .....	29	11
VI.	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982 (« Convention sur l'harmonisation ») (point 4 de l'ordre du jour) .....	30–33	11
A.	État de la Convention.....	30	11
B.	Enquête biennale sur l'annexe 8 de la Convention .....	31–32	12
C.	Difficultés dans l'application de la Convention.....	33	12
VII.	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 5 de l'ordre du jour) .....	34–37	12
VIII.	Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) (point 6 de l'ordre du jour) .....	38–39	13
A.	État des Conventions .....	38	13
B.	Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie .....	39	13
IX.	Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour) .....	40–44	14
A.	Union européenne .....	41	14
B.	Organisation de coopération économique .....	42	14
C.	Union économique eurasiatique.....	43	14
D.	Organisation mondiale des douanes.....	44	14
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) .....	45–48	14
A.	Chambre de commerce internationale .....	45	14
B.	Liste des décisions .....	46	14
C.	Dates des prochaines sessions.....	47	15
D.	Restrictions concernant la distribution des documents .....	48	15
XI.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour).....	49	15
Annexes			
I.	Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE), 150 <sup>e</sup> session (16-19 octobre 2018) ; Discours d'ouverture de M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe, 16 octobre 2018.....		16
II.	Draft Convention on the Facilitation of Border Crossing Procedures for Passengers, Luggage and Load-Luggage carried in International Traffic by Rail.....		20
III.	Liste des décisions prises à la 150 <sup>e</sup> session du Groupe de travail .....		25

## I. Participation

1. Le Groupe de travail (WP.30) a tenu sa 150<sup>e</sup> session du 16 au 19 octobre 2018 à Genève. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Chine, Danemark, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient aussi présents. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Commission économique eurasiennne et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Une organisation non gouvernementale, l'Union internationale des transports routiers (IRU), était également représentée.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/299.

2. Le WP.30 a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/299). À la demande de la délégation ukrainienne, un nouveau point concernant une mise en garde de la Chambre de commerce internationale (CCI) contre les faux Incoterms et les offres de formation trompeuses a été ajouté au titre des « Questions diverses ».

## III. Discours d'ouverture

3. Dans le discours d'ouverture qu'il a prononcé à l'occasion de la 150<sup>e</sup> session du WP.30, M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a rappelé un certain nombre de réalisations du Groupe de travail dans le domaine de la facilitation du passage des frontières, dont l'établissement et le maintien en vigueur des 16 instruments juridiques dont il a actuellement la responsabilité et le fait qu'il est depuis de nombreuses années le seul organe intergouvernemental au sein duquel les pays d'Europe occidentale et d'Europe orientale coopèrent de manière constructive. Toutefois, son discours était surtout orienté vers l'avenir. Il a en effet évoqué les principaux défis à relever, à savoir : a) les actuels travaux de transposition informatique de la Convention TIR et notamment l'adoption de l'annexe 11 ; b) l'introduction d'un nombre accru de mesures de facilitation dans le texte de la Convention TIR ; c) l'adoption 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 ; et d) la révision de la Convention sur l'harmonisation de 1982. Le texte complet de ce discours sera annexé au rapport final de la session.

4. Les délégations de l'Union européenne, de la Turquie, de l'Ukraine, de la Chine, de l'Iran (République islamique d') et de l'IRU ont fait des déclarations dans lesquelles les réalisations du Groupe de travail au cours de ses plus de soixante-dix ans d'existence ont été reconnues et louées. La délégation de l'Union européenne a rappelé une autre commémoration, celle des cinquante ans d'existence de l'Union douanière de la Communauté européenne. La délégation turque a appuyé l'appel en faveur d'une informatisation rapide du régime TIR et informé le Groupe de travail qu'en attendant l'adoption de l'annexe 11, la Turquie avait engagé des négociations avec le Gouvernement iranien en vue de conclure un accord bilatéral intégrant les dispositions de ladite annexe. La délégation ukrainienne s'est déclarée favorable à une révision de la Convention sur l'harmonisation et a précisé que cette révision devrait également prendre en compte la question complexe des liaisons avec l'arrière-pays. La délégation chinoise s'est déclarée prête à collaborer avec d'autres Parties contractantes et le secrétariat de la CEE à

l'application de la Convention TIR. La délégation iranienne a tout particulièrement attiré l'attention sur la nécessité qu'il y avait, en général, à numériser les procédures douanières et à promouvoir le système eTir et l'utilisation intermodale de la procédure TIR. Enfin, la délégation de l'IRU a souligné la participation constante du secteur privé aux activités du Groupe de travail.

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

*Document(s) :* Document informel SC.2/GEURL n° 6 (2017).

5. Le Groupe de travail a été informé des activités menées par le Comité des transports intérieurs (CTI), son bureau et ses organes subsidiaires, ainsi que par d'autres organismes de l'ONU, sur des questions susceptibles de l'intéresser. Le Président a en particulier parlé des dernières évolutions concernant l'élaboration de la stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030, qui mettra à contribution les Présidents des Groupes de travail et Comités d'administration relevant du Comité des transports intérieurs. Dans leurs observations communes, les Présidents du Groupe de travail et du Comité de gestion TIR (AC.2) ont entre autres évoqué : a) la question d'une attention accrue à la pertinence de la Convention TIR et, en particulier, à la nécessité de sa numérisation rapide ; b) la question de l'introduction d'une référence à la nécessité de mettre en place une sorte d'approche harmonisée pour l'utilisation des signatures électroniques, peut-être sous la forme d'une convention, permettant aux personnes qui ne sont pas résidentes permanentes d'un pays donné d'utiliser une signature électronique ; c) la question de mettre davantage l'accent sur la facilitation du passage des frontières, et en particulier sur la pertinence des principaux instruments juridiques y relatifs, à savoir la Convention TIR de 1975 et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 ; d) la nécessité de trouver des ressources ou de fournir également des services dans les trois autres langues officielles de l'ONU que sont l'arabe, le chinois et l'espagnol (traduction des conventions, documents et publications, ou services d'interprétation pendant les sessions). Le secrétariat a dit au Groupe de travail que les représentants des gouvernements pourraient recevoir sur demande un exemplaire du document de stratégie du CTI dont la diffusion était restreinte.

6. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétaire du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a informé le Groupe de travail de l'élaboration de dispositions juridiques relatives à l'uniformisation de la législation ferroviaire et du lancement, par des sociétés de chemin de fer, de programmes pilotes visant à mettre lesdites dispositions à l'épreuve de la réalité. Dans ce contexte, il s'est en particulier référé au document informel n° 6 (2017) du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire contenant le projet de dispositions d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire, en invitant les délégations à donner leur avis sur les questions douanières et en particulier sur la réalisation de ces essais pilotes.

#### **V. Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. État de la Convention**

7. 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, qui s'élève actuellement à 74. Le Groupe de travail a en particulier noté que diverses propositions tendant à modifier les annexes 6, 8 et 9, qui avaient été adoptées par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 à sa soixante-sixième session, tenue à Genève le 12 octobre 2017 (voir également la notification dépositaire C.N.700.2017.TREATIES-XI.16 du 3 novembre 2017) étaient

entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2018 pour toutes les Parties contractantes (voir également la notification dépositaire C.N.201.2018.TREATIES-XI.A.16 du 9 avril 2018). Le Groupe de travail a également rappelé que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, agissant en sa qualité de Dépositaire, avait publié les notifications dépositaires C.N.698.2017.TREATIES-XI.A.16 du 3 novembre 2017 (relative à plusieurs propositions d'amendements au texte principal de la Convention TIR de 1975) et C.N.699.2017.TREATIES-XI.A.16 du 3 novembre 2017 (relative à une proposition d'amendement à l'article 2 de la Convention TIR de 1975). Conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention TIR, les amendements entreront en vigueur le 3 février 2019, à moins qu'une objection ait été communiquée au Secrétaire général au plus tard le 3 novembre 2018. On trouvera sur le site Web de la Convention des renseignements plus détaillés sur cette question ainsi que sur les notifications dépositaires.<sup>1</sup>

8. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a aussi noté que, le 15 août 2018, le système TIR avait été activé pour l'Inde. Le nombre de pays qui mettent en œuvre le régime TIR a ainsi été porté à 62. Le Groupe de travail a également été informé que, le 12 octobre 2018, une première opération de transport TIR effectuée par un transporteur pakistanais avait quitté Karachi à destination de Kaboul. L'étape suivante consistait à activer le couloir économique Chine-Pakistan, ainsi que le couloir Istanbul-Téhéran-Islamabad, pour les opérations de transport sous le couvert de carnets TIR. L'IRU a informé le Groupe de travail du lancement d'un premier transport intermodal entre les Émirats arabes unis et l'Europe.

## B. Révision de la Convention

### 1. Propositions d'amendements à la Convention

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.30/2018/20.

9. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session il avait poursuivi ses débats sur les propositions d'amendements à l'article 20 sans parvenir à un consensus à ce sujet. Il a donc décidé de reprendre l'examen de cette question à la présente session, sur la base d'un document établi par le secrétariat avec la proposition de l'Union européenne et une proposition ukrainienne (légèrement) reformulée (voir ECE/TRANS/WP.30/298, par. 7). En outre, le secrétariat avait reçu une nouvelle proposition de la Fédération de Russie. Toutes ces propositions figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/20.

10. Au cours d'un premier échange de vues, la délégation de la Fédération de Russie a clairement soutenu sa propre proposition, qu'elle jugeait équilibrée. La délégation de l'Union européenne a rappelé sa proposition, consistant à remplacer « pays » par « Partie contractante », tout en indiquant qu'elle était disposée à examiner d'autres propositions. La délégation de la Turquie, appuyée par les délégations de l'Union européenne et de l'Ukraine, s'est interrogée sur la pertinence des références aux expressions « within the limits of its competence » (« dans les limites de sa compétence ») et « in conformity with the provisions of article 48 » (« conformément aux dispositions de l'article 48 ») dans la proposition de la Fédération de Russie et a suggéré de les supprimer. La délégation de la Fédération de Russie a dit qu'elle acceptait les suppressions proposées, ce qui donnait le texte suivant : « 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 de véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé. ».

11. La délégation de l'Azerbaïdjan, tout en approuvant dans son ensemble la dernière proposition, a mentionné le texte de l'alinéa b) de l'article 1, qu'il faudrait adapter pour le rendre applicable également aux opérations TIR auxquelles participeraient diverses Parties contractantes. La délégation de la Turquie a estimé que cela n'était pas nécessaire. Le secrétariat a suggéré de réexaminer le texte original de l'article 20 et d'utiliser le mot « trajet » plutôt que l'expression « opération TIR ».

<sup>1</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html)

12. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un document final pour examen, dans lequel il expliquerait la différence entre le mot « trajet » et l'expression « opération TIR » et ferait le point sur les éventuelles conséquences d'une modification de l'alinéa b) de l'article 1.

13. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente il avait poursuivi ses échanges de vues sur les propositions du Gouvernement de la Fédération de Russie visant à modifier l'article 11 en y ajoutant un nouveau paragraphe 4 *bis*, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/12.

14. La délégation de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail qu'elle ne disposait pas pour l'heure d'éléments supplémentaires à l'appui de sa proposition, mais que le Service fédéral des douanes présenterait un complément d'explication ultérieurement. Les délégations de l'Union européenne et de la Turquie ont rappelé qu'elles ne pouvaient pas appuyer la proposition de la Russie. La délégation de l'Ouzbékistan a expliqué que, de son point de vue, le paragraphe 4 de l'article 11 et la note explicative y relative étaient suffisamment clairs.

15. Le Groupe de travail, constatant que la proposition ne faisait pas l'unanimité, a décidé de ne pas en poursuivre l'examen au cours de prochaines sessions. Il a toutefois été rappelé à la délégation de la Fédération de Russie qu'elle pouvait à tout moment soumettre une nouvelle proposition pour examen par le Groupe de travail.

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/2018/22.

16. Le Groupe de travail a approuvé le rapport de la vingt-huitième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), tenue à Genève (28 et 29 juin 2018), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/22. Il a également noté que le GE.1 tiendrait sa vingt-neuvième session les 14 et 15 novembre 2018 à Rotterdam (Pays-Bas), à l'aimable invitation des autorités douanières néerlandaises. Le GE.1 poursuivra ses échanges de vues, notamment sur les procédures de secours, les procédures de réconciliation et l'utilisation de pointeurs pour les erreurs et les amendements. Le Groupe de travail a approuvé la poursuite des travaux du GE.1 au cours de l'année 2019 et a prié le secrétariat de demander au Comité des transports intérieurs qu'il proroge le mandat du GE.1 pour 2019.

17. Le Groupe de travail a noté que des opérations de transport eTIR avaient encore lieu entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, et que les deux pays s'efforçaient d'étendre le projet pour faire participer davantage d'entreprises de transport et de bureaux de douane. Il a noté en outre que, du fait que l'adoption de l'annexe 11 prenait du temps, l'administration douanière turque avait envoyé à l'administration douanière iranienne une proposition visant à conclure un accord bilatéral, sur la base des dispositions du projet d'annexe 11, aux fins de l'extension du projet.

18. Le Groupe de travail a également noté que la CEE et l'IRU poursuivaient leurs efforts de lancement de projets pilotes eTIR avec de nouveaux pays. S'agissant d'un projet eTIR intermodal entre l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et l'Ukraine, les administrations douanières des pays concernés avaient confirmé leur volonté de participer au projet et avaient accepté les conditions uniformes pour les projets d'informatisation à lancer dans le cadre du mémorandum d'accord signé par la CEE et l'IRU le 6 octobre 2017. Le Groupe de travail a noté aussi que des représentants des administrations douanières de l'Azerbaïdjan, de l'Inde et de l'Iran (République islamique d') s'étaient rencontrés à Téhéran les 2 et 3 juillet 2018 et avaient fait part de leur volonté de travailler sur un projet eTIR le long du Corridor de transport international Nord-Sud (International North-South Transport Corridor – INSTC). L'Azerbaïdjan et l'Iran (République islamique d') avaient exprimé le souhait de lancer les travaux d'adaptation nécessaires des systèmes informatiques douaniers nationaux et les transports eTIR entre les deux pays.

19. Le Groupe de travail a été informé des derniers faits nouveaux concernant la Banque de données internationale TIR (ITDB). Le secrétariat a rappelé qu'un séminaire ITDB, organisé par la TIRExB le 14 juin 2018, parallèlement à la 149<sup>e</sup> session du Groupe de travail, avait porté en particulier sur des questions afférentes à la saisie des données par les différentes parties prenantes. Il y avait été dit clairement que, d'une part, il fallait mieux faire connaître les fonctions de l'ITDB aux autorités douanières et que, d'autre part, une attention continue devait être portée aux préoccupations des professionnels du transport quant au niveau d'utilisation de l'ITDB par les autorités compétentes dans le cadre d'opérations TIR. Enfin, le Groupe de travail a noté que des séquences vidéo du séminaire avaient été mises en ligne sur la page Web de l'ITDB donnant accès aux guides pour les utilisateurs.

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

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.30/2018/16.

20. Le Groupe de travail a poursuivi son examen du projet de texte pour l'annexe 11, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/16, en étudiant celui-ci article par article. Il a tiré les conclusions suivantes :

- a) Article 1, nouvel alinéa s) : aucune observation ;
- b) Article 43 : aucune observation ;
- c) Nouvel article 59 *quater* : aucune observation ;
- d) Article 59 : aucune observation ;
- e) Nouvel article 60 *bis* : aucune observation ;
- f) Article 61 : aucune observation ;
- g) Annexe 11, première partie, article 1 : la délégation de la République tchèque a posé la question de savoir s'il était nécessaire de répéter dans toute l'annexe 11 l'expression « contracting Parties bound by Annex 11 » (« les Parties contractantes liées par les dispositions de l'annexe 11 »), sachant que, à la lumière de l'article 1, il semblait assez clair que le champ d'application de l'annexe 11 était limité par l'article 60 *bis*, lequel établissait une distinction entre les Parties contractantes ayant accepté l'annexe 11 et celles qui ne l'avaient pas acceptée. Répondant à la question, le secrétariat a expliqué que, pour des raisons juridiques pouvant paraître superflues, cette expression était employée afin d'indiquer clairement que dans le texte de l'annexe 11, le terme « Parties contractantes » désignait uniquement les Parties contractantes liées par ladite annexe, tandis que ce même terme dans le reste du texte de la Convention TIR désignait toutes les Parties contractantes sans distinction ;
- h) Article 2 b) : plusieurs délégations ont fait part de leurs préoccupations au sujet de l'emploi des termes « cargo » (« chargement ») et « information » (« renseignements »). Ces termes étant également employés dans les spécifications eTIR, le secrétariat a été prié d'établir une nouvelle proposition pour examen à la prochaine session ;
- i) Article 2 d) : le secrétariat a soulevé la question de savoir si le terme « spécifications techniques eTIR » devait être précisé. La délégation de la Turquie a estimé que toute précision à ce stade pourrait devenir un facteur de blocage plus tard. La délégation de l'Union européenne a quant à elle fait valoir que les règles non contraignantes nécessitaient elles aussi des spécifications dans la documentation eTIR, mais que celles-ci pouvaient être introduites ultérieurement ;
- j) Article 3 : le texte de la disposition juridique a paru acceptable, mais des préoccupations ont été exprimées au sujet de la note explicative. La délégation de l'Union européenne a accepté l'idée de l'instauration d'un délai pour la mise en œuvre du système eTIR, mais elle a estimé que, à titre d'exemple, un délai de trois ans pour les Parties contractantes et de cinq ans pour les Parties contractantes faisant partie d'une union douanière semblait plus convenable, car un délai d'un an pourrait, même pour une Partie contractante considérée individuellement, se révéler peu réaliste. La délégation de la Turquie a fait observer que tout délai dépendait de la volonté politique et des ressources disponibles, et qu'il pourrait donc être préférable de ne mentionner aucune durée si le

calendrier fixé prévoyait des délais supérieurs à un ou deux ans. La délégation de l'Union européenne, ne partageant pas cet avis, a fait valoir que tout délai, même vague, présentait l'avantage de guider les Parties contractantes vers la mise en œuvre du système eTIR. Il a été demandé au secrétariat de suggérer une autre formulation pour examen à la prochaine session ;

k) Article 4, titre : le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il élaborerait des propositions supplémentaires, donnant plus d'éléments sur le règlement intérieur de l'Organe de mise en œuvre technique, pour examen à la prochaine session ;

l) Article 4, texte : aucune observation ;

m) Article 5 : la délégation de l'Union européenne a de nouveau exprimé une réserve quant à l'emploi de l'expression « advance cargo information » (« renseignements anticipés sur le chargement ») (voir aussi le point h) ;

n) Article 6 : aucune observation ;

o) Article 7 : aucune observation ;

p) Article 8 : la délégation de l'Union européenne a demandé un complément d'information sur l'expression « additional data requirements » (« données supplémentaires à fournir/imposées »). Le secrétariat a précisé que cette expression ne se rapportait pas aux données relatives aux opérations de transit relevant du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes, ces données ayant déjà été intégrées aux messages eTIR en tant qu'éléments de données facultatifs. Elle renvoyait plutôt à d'autres données exigibles sur le plan national au titre d'autres accords ou de la législation des États concernés. La délégation de la Turquie s'est dite satisfaite du libellé de l'article, dans lequel les autorités compétentes des Parties contractantes étaient exhortées à s'efforcer de faciliter la communication des données supplémentaires susceptibles d'être imposées. En réponse à une question de la délégation de l'Union européenne concernant l'utilisation du terme « imposées », le Groupe de travail a estimé que l'expression « imposées en vertu de la législation » offrirait une plus grande précision ;

q) Article 9 : comme suite aux questions formulées par diverses délégations, le Groupe de travail a reconnu qu'il convenait d'employer en priorité la procédure de secours reposant sur des documents imprimés et de n'utiliser un système de secours électronique qu'en dernier recours. En outre, le secrétariat a rappelé que la question des procédures de secours, toujours à l'examen dans le cadre du GE.1, serait traitée à la vingt-neuvième session de ce groupe d'experts. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de proposer, si nécessaire, un libellé révisé pour l'article 9, une fois le GE.1 parvenu au terme de ses délibérations à ce sujet ;

r) Article 10 : plusieurs délégations, ainsi que le secrétariat, ont soumis des propositions visant à améliorer le libellé de l'article 10 et de la note explicative concernant le paragraphe 3 de cet article. Le Groupe de travail a relevé que des financements pourraient éventuellement être octroyés au titre du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies, tout particulièrement si l'Organisation multipliait ses activités d'assistance technique destinées à appuyer les efforts déployés par les États aux fins de la transposition informatique des accords internationaux. Il a toutefois estimé que le secrétariat devrait mentionner explicitement cette option et l'examiner plus à fond, dans la mesure où une initiative de l'importance d'eTIR représentait une occasion exceptionnelle. En outre, le Groupe de travail a souscrit à la proposition de la délégation de la Turquie, à savoir que si un montant devait être prélevé sur chaque opération de transport TIR aux fins du financement des dépenses de fonctionnement du système international eTIR, il convenait que le calcul du montant à prélever soit fondé sur la totalité des opérations de transport réalisées sous couvert d'un carnet TIR et que ledit montant soit facturé pour chacune de ces opérations, et pas uniquement pour celles qui relevaient de la procédure eTIR. De plus, le Groupe de travail a estimé que non seulement les Parties contractantes mais aussi la CEE ainsi que l'organe de mise en œuvre technique devaient être mis à contribution dans l'élaboration d'une proposition de budget concernant l'hébergement et l'administration du système international eTIR. Le texte de la version révisée de l'article 10 et de la note explicative au paragraphe 3 de cet article est reproduit ci-après tel qu'il a été convenu de l'adopter, sous réserve d'éventuelles modifications de forme :



## « Article 10

## Hébergement du système international eTIR

1. Le système international eTIR est hébergé et administré sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
2. La CEE aide les pays à connecter leurs systèmes douaniers au système international eTIR, y compris au moyen d'essais de conformité visant à garantir leur bon fonctionnement avant la connexion opérationnelle.
3. Les ressources nécessaires sont mises à la disposition de la CEE de sorte que celle-ci soit à même de s'acquitter des obligations qui découlent des paragraphes 1 et 2 du présent article. À moins que le système international eTIR ne soit financé au moyen de ressources issues du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies, l'octroi des ressources nécessaires est régi par les règlements financiers et règles de gestion financière de l'Organisation des Nations Unies relatifs aux fonds et projets extrabudgétaires. Le mécanisme de financement du système international eTIR, qui relève de la CEE, est défini et approuvé par les Parties contractantes à la Convention TIR.

Note explicative au paragraphe 3 de l'article 10 de la première partie

Si nécessaire, les Parties contractantes peuvent décider de financer les dépenses opérationnelles liées au système international eTIR au moyen d'une contribution sur les transports TIR. En pareil cas, les Parties contractantes choisissent le moment auquel il convient d'introduire d'autres mécanismes de financement et leurs modalités. Le budget requis doit être établi par la CEE, examiné par l'Organe de mise en œuvre technique et approuvé par le Comité de gestion. ».

Le Groupe de travail a pris note des préoccupations du secteur privé exprimées par l'IRU au sujet du financement des dépenses opérationnelles liées au système international eTIR au moyen d'une contribution sur les transports TIR. Il a également noté que l'IRU tiendrait des consultations avec les associations nationales sur les conséquences possibles et reviendrait ultérieurement sur la question si nécessaire.

- s) Article 11 : aucune observation ;
  - t) Article 12 : aucune observation ;
  - u) Article 13 : aucune observation autre que celle selon laquelle, sur proposition du secrétariat, l'expression « conformément aux dispositions de l'annexe 11 » serait supprimée parce qu'elle faisait double emploi avec la définition de l'expression « régime eTIR » figurant dans la proposition de nouvel alinéa s) de l'article 1 de la Convention ;
  - v) Deuxième partie, notes explicatives : aucune autre observation, excepté celle déjà soulevée et acceptée aux points j) et r).
21. Le secrétariat a également été prié d'élaborer un nouveau document pour examen à la prochaine session du Groupe de travail. Le Groupe de travail est convenu que ce nouveau document pourrait provisoirement être aussi soumis au Comité de gestion TIR en partant du principe que, si le Groupe de travail parvient à achever ses discussions à sa 151<sup>e</sup> session, le document pourrait être immédiatement transmis au Comité pour examen à sa soixante-neuvième session.
22. La délégation de la Fédération de Russie a soulevé cinq questions auxquelles le secrétariat a répondu comme suit :
- a) Comment une garantie financière sera-t-elle traitée en cas de délivrance d'un carnet TIR électronique ?

Chaque garantie eTIR, qui est enregistrée dans le système international eTIR, constitue une preuve de l'existence d'une garantie financière et précise le titulaire du carnet TIR à qui elle a été délivrée. Au début d'un transport TIR, les administrations douanières accepteront la garantie eTIR indiquée dans la déclaration faite par le titulaire du carnet TIR et, par conséquent, la garantie passera de l'état « délivrée » à celui d'« utilisée » (de plus amples informations figurent dans les spécifications fonctionnelles) ;

b) Toutes les garanties financières délivrées seront-elles enregistrées et affichées dans le système d'information ?

Toutes les garanties eTIR, une fois délivrées par la chaîne de garantie, doivent être enregistrées dans le système international eTIR, où elles sont visibles – notamment les informations sur le transport TIR effectué au titre de cette garantie, une fois qu'elle a été utilisée ou est en cours d'utilisation – pour toutes les parties concernées par le transport TIR pour lequel la garantie eTIR a été délivrée ;

c) La valeur juridique de la garantie financière sera-t-elle assurée pour les carnets électroniques TIR délivrés ?

À l'instar des carnets TIR sur support papier, les garanties eTIR, qui sont enregistrées dans le système international eTIR, fournissent la preuve d'obligations juridiques contraignantes pour la chaîne de garantie (dans le cas où les dispositions juridiques relatives à la responsabilité ont été satisfaites) dès que la garantie eTIR a été acceptée par une administration douanière ;

d) Comment les pouvoirs et l'autorisation d'une personne signant la garantie financière sous forme électronique seront-ils certifiés ?

Les pouvoirs et l'autorisation du titulaire du carnet TIR d'utiliser le système TIR sont vérifiés par les autorités douanières du pays de départ et, pendant le transport TIR, reconnus par les autorités douanières de toutes les autres Parties contractantes concernées par le transport TIR ;

e) Si les marchandises n'ont pas été livrées, l'administration douanière nationale recevra-t-elle automatiquement les documents électroniques concernant le transit des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR qui sont requis pour recouvrer la dette auprès de la douane ?

Si les marchandises n'arrivent pas à destination dans les délais impartis, il appartient aux autorités douanières compétentes de consulter le système international eTIR pour obtenir toutes les données relatives à la garantie eTIR concernée, qui peuvent, le cas échéant, être utilisées pour engager une procédure de réclamation, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention TIR.

## C. Application de la Convention

### 1. Faits nouveaux dans l'application de la Convention

23. Aucun fait nouveau relatif à l'application de la Convention n'a été signalé au titre de ce point de l'ordre du jour.

### 2. Questions transmises par le Comité d'administration

#### a) *Application de facilités plus grandes dans le cadre de la Convention*

24. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'avait pas reçu de nouvelles observations de Parties contractantes sur la question. Le Groupe de travail, notant que plusieurs pays souhaitaient toujours pouvoir accorder davantage de facilités aux transporteurs conformément à l'article 49 de la Convention, a appuyé la proposition de la TIRExB d'ajouter une nouvelle note explicative à l'article 49 à cet effet (voir document ECE/TRANS/WP.30/2018/5, par. 8) et a décidé de soumettre la proposition à l'AC.2 pour examen et adoption éventuelle à sa session de février 2019. Le Groupe de travail a encouragé les Parties contractantes qui n'étaient pas intéressées par ces facilités à ne pas bloquer le processus d'adoption, étant donné qu'elles n'étaient pas tenues de prendre de telles mesures sur leur territoire si elles ne le souhaitent pas.

b) *Recours aux sous-traitants dans le cadre de la Convention*

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

25. Le Groupe de travail a poursuivi ses discussions sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/25. En particulier, il a pris note des différences entre la proposition du Bélarus et celle du secrétariat s'agissant d'un nouveau commentaire à l'alinéa o) de l'article 1, comme indiqué à l'annexe de ce document. Le Groupe de travail a conclu que les deux propositions 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 dans les différentes Parties contractantes. Tout en décidant en principe de transmettre la proposition à l'AC.2, le Groupe de travail est convenu, à la demande de la délégation azerbaïdjanaise, de reporter la décision finale à sa prochaine session. Le Groupe de travail a demandé aux Parties contractantes de communiquer au secrétariat leurs dernières observations, le cas échéant, le 20 novembre 2018 au plus tard.

**3. Systèmes d'échange informatisé de données TIR**

26. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des données statistiques les plus récentes disponibles sur la manière dont les Parties contractantes mettent en œuvre le système de contrôle SafeTIR pour les carnets TIR (document informel WP.30 (2018) n° 13).

**4. Règlement des demandes de paiement**

27. 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 (2018) n° 14).

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

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

**6. Questions diverses**

29. Le Groupe de travail a été informé que la version 2018 du Manuel TIR était désormais disponible en anglais, en français et en russe en version papier et sous forme électronique. Les versions arabe, chinoise et espagnole étaient en cours d'élaboration.

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

**A. État de la Convention**

30. 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 dépositaires<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> [www.unece.org/trans/bcf/welcome.html](http://www.unece.org/trans/bcf/welcome.html).

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

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/2009/8.

31. Le Groupe de travail a rappelé que l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation était entrée en vigueur le 20 mai 2008. Conformément à l'article 7 de l'annexe, intitulé « Rapports périodiques », le Secrétaire exécutif de la CEE effectue tous les deux ans une enquête auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières dans leur pays. La dernière enquête a été réalisée en 2016 et ses résultats ont été publiés en 2017 (document ECE/TRANS/WP.30/2017/13).

32. La délégation de l'Union européenne a demandé s'il serait possible de repousser le lancement de l'enquête après la fin de la réunion du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3), en juin 2019. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail qu'en vertu de l'article 7 de l'annexe 8, il était tenu de réaliser cette enquête tous les deux ans. Partant de ce constat, le Groupe de travail a décidé de lancer l'enquête de 2018 sur la base du questionnaire approuvé à sa 122<sup>e</sup> session, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2009/8, et a chargé le secrétariat d'inviter les Parties contractantes à y répondre au plus tard le 15 janvier 2019.

## C. Difficultés dans l'application de la Convention

33. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rappelé la décision qu'il avait prise à sa 148<sup>e</sup> session (février 2018), à savoir que la onzième session de l'AC.3 devrait se tenir en marge 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 que le Groupe de travail aborde lors de cette session (voir ECE/TRANS/WP.30/296, par. 38).

## VII. 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 5 de l'ordre du jour)

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1  
et ECE/TRANS/WP.30/2018/26.

34. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet de convention sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1, qui contient le texte intégral en anglais, en français et en russe, et en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/WP.30/2018/26, dans lequel figurent les propositions de la Turquie.

35. La délégation de l'Union européenne a déclaré qu'elle avait pris au sérieux les demandes réitérées qui lui avaient été faites d'approuver le texte et qu'elle était désormais en mesure de prendre une décision à l'occasion de cette réunion. Elle ne pourrait cependant pas se montrer favorable au texte si une clause sur la participation des organisations d'intégration économique régionale comme Parties contractantes à la nouvelle convention n'était pas ajoutée. La délégation de la Fédération de Russie s'est dite prête à accepter cette demande, sous réserve qu'une formule similaire à celle de l'article 52 de la Convention TIR soit employée, plutôt que la proposition élaborée par le secrétariat en consultation avec la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/7. La délégation russe a également informé le Groupe de travail qu'elle pourrait aussi accepter les propositions de la Turquie tendant à modifier l'alinéa m) de l'article 1, l'article 4 et le paragraphe 1 de l'article 25 du texte. Toutefois, de l'avis de cette délégation, les propositions de la Turquie visant à modifier l'article 27 compliqueraient considérablement la structure juridique et le fonctionnement de la nouvelle convention. La délégation russe a proposé, à titre de compromis, de modifier le paragraphe 1 de l'article 27 en y indiquant que les amendements sont adoptés par consensus plutôt qu'à la majorité des deux tiers.

36. Les délégations de l'Arménie et de la Mongolie ont fait part de leur appui sans réserve au projet de convention. La délégation de la République islamique d'Iran, bien que favorable au projet de convention, a demandé à toutes les parties de faire preuve d'une plus grande souplesse de façon à rendre possible un élargissement du partenariat et de la coopération et à permettre ainsi une mise en œuvre réussie.

37. En conclusion, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une version actualisée du projet, pour examen à sa prochaine session. Compte tenu des progrès réalisés et du fait que le CTI a demandé au Groupe de travail de mener ses travaux à bonne fin dans le courant de l'année 2018 pour qu'un projet de nouvelle convention puisse être soumis au Comité pour examen et approbation éventuels à sa quatre-vingt-unième session et transmission ultérieure au dépositaire, ce document devrait aussi être présenté au CTI pour adoption à sa session de 2019. À la demande de la délégation turque, une annexe serait ajoutée au rapport final afin de faciliter la comparaison entre le texte de l'article 27 dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1, la proposition soumise par la Turquie dans le document ECE/TRANS/WP.30/2018/26 et la solution de compromis proposée par la Fédération de Russie. Les délégations ont été invitées à faire parvenir leurs observations ou propositions au secrétariat au plus tard le 20 novembre 2018.

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

### **A. État des Conventions**

38. Le Groupe de travail a été informé qu'aucun changement n'était survenu 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 l'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie**

*Document(s) :* ECE/TRANS/WP.30/2017/27 et ECE/TRANS/WP.30/2018/27.

39. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 147<sup>e</sup> session (octobre 2017) il avait pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2017/27 relatif aux problèmes d'application de la Convention de 1954 en Égypte et en Jordanie, compte tenu en particulier du fait que les autorités douanières ne semblaient pas respecter les délais et les procédures définis dans la Convention. Le Groupe de travail s'est penché de nouveau sur les questions en jeu, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/2018/27, qui contient la traduction officielle d'une lettre de réponse des autorités douanières égyptiennes, dans laquelle celles-ci rejettent, pour l'essentiel, toutes les plaintes et expliquent que tout a été fait conformément aux dispositions de la Convention et du droit interne. Elles expliquent en substance que l'inertie de l'Automobile and Touring Club of Egypt a sérieusement compromis la capacité de ces autorités à percevoir les montants dus et que ces dernières ont intenté des actions en justice contre l'association mise en cause en vue du recouvrement d'un montant de 114 574 460 livres égyptiennes (soit environ 5,5 millions d'euros). Le Groupe de travail a pris note de ces informations et décidé d'attendre l'avis de la Fédération internationale de l'automobile (FIA) quant à la suite à donner à cette affaire.

## **IX. Activités d'autres organisations et de pays intéressant le Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)**

40. 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, et par des pays, portant sur des questions qui l'intéressent.

### **A. Union européenne**

41. La délégation de l'Union européenne n'a pas fourni au Groupe de travail de nouvelles informations au titre de ce point de l'ordre du jour.

### **B. Organisation de coopération économique**

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

### **C. Union économique eurasiatique**

43. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement des activités et projets pertinents menés par l'Union économique eurasiatique. En particulier, il a noté que la Commission économique eurasiatique travaillait à la révision de la procédure de renseignement de la déclaration de transit, telle qu'elle est utilisée sur le territoire de la Commission. Quelques simplifications supplémentaires étaient envisagées pour renseigner la déclaration, en fonction du type de transport, ainsi que dans le cas d'un transport multimodal. En outre, des modifications du formulaire de déclaration de transit étaient à l'étude.

### **D. Organisation mondiale des douanes**

44. Comme l'Organisation mondiale des douanes n'était pas représentée à la session, aucune information n'a été reçue.

## **X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Chambre de commerce internationale**

45. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la délégation ukrainienne a informé le Groupe de travail qu'au cours des derniers mois un certain nombre de sites Web et de fournisseurs avaient commencé à offrir des informations ou une formation sur les nouvelles règles des Incoterms 2020. La Chambre de commerce internationale (CCI) tient à mettre en garde contre le fait que tout élément de ce type est très susceptible d'être faux, car ni elle ni ses comités et groupes nationaux n'ont prévu d'activités de ce type avant l'année prochaine.

### **B. Liste des décisions**

46. Le Groupe de travail a passé en revue la liste des décisions sans formuler d'observations supplémentaires et prié le secrétariat de poursuivre cette pratique. Ladite liste figure à l'annexe III du rapport final.

**C. Dates des prochaines sessions**

47. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa 151<sup>e</sup> session au cours de la semaine du 4 au 8 février 2019 et sa 152<sup>e</sup> session pendant celle du 11 au 14 juin 2019 (sous réserve de confirmation).

**D. 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.

**XI. Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)**

49. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 150<sup>e</sup> session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe I

### **Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE), 150<sup>e</sup> session (16-19 octobre 2018)**

#### **Discours d'ouverture de M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe, 16 octobre 2018**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les représentants,  
Mesdames, Messieurs,

C'est pour moi un grand honneur et un plaisir, en ma qualité de Directeur de la Division des transports durables, de vous souhaiter, au nom du Secrétaire exécutif de la CEE, la bienvenue à cette 150<sup>e</sup> session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

Peu d'organes de travail intergouvernementaux – non seulement au sein de la CEE, mais aussi dans d'autres organisations internationales – peuvent se prévaloir d'un nombre aussi élevé de réunions, réparties sur soixante-dix ans, qui témoignent d'une coopération intergouvernementale aussi réussie et constructive.

Pour commencer par un rappel historique, sachez que cette 150<sup>e</sup> session se tient, comme de nombreuses sessions du Groupe de travail, dans la salle VII du Palais des Nations, la même salle de réunion où le Conseil de la Société des Nations, prédécesseur du Conseil de sécurité de l'ONU, a tenu sa première session en 1936.

Vous vous réunissez aujourd'hui dans cette salle dans un autre but, à savoir consolider l'excellente collaboration qui existe entre les gouvernements et le secteur privé afin d'éliminer les lourdeurs bureaucratiques inutiles aux postes frontière et de rendre le transport et le commerce internationaux plus efficaces. Ce faisant, vous contribuez au développement économique des pays de la région de la CEE et au-delà, ainsi qu'au bien-être de leurs populations.

Toujours en ce qui concerne l'histoire, peut-être serez-vous intéressés d'apprendre que ce Groupe de travail a été créé il y a soixante-dix ans, en 1948, soit un an seulement après la création de la CEE. Au départ, il s'agissait du « Groupe de travail ad hoc sur les formalités douanières ».

En 1953, par décision du Comité des transports intérieurs, ce premier groupe ad hoc est devenu permanent sous le nom de « Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports ». Dans les années qui ont suivi, ce groupe d'experts a été renommé « Groupe de travail », puis de nouveau « Groupe d'experts » en 1969, avant de redevenir en 1988 un « Groupe de travail » sous son nom actuel. Toutefois, ces changements de titre n'ont jamais eu d'incidences sur le fond de son programme de travail, qui est resté la facilitation des procédures de franchissement des frontières pour les transports intérieurs, l'attention étant clairement portée sur les procédures douanières.

Au cours de son existence, le Groupe de travail a élaboré un grand nombre d'instruments juridiques internationaux, dont beaucoup sont encore en vigueur et en usage. D'autres sont devenus la base d'autres instruments et procédures douanières plus modernes. Citons par exemple :

- La Convention douanière relative aux containers de 1956, qui a été révisée et remplacée par la Convention de 1972 ;
- Les Conventions douanières de 1954 et 1956 relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés et commerciaux, d'application mondiale ;



- La première Convention TIR de 1959, qui a été suivie de négociations sur l'actuelle Convention TIR entrée en vigueur en 1975 ;
- La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, de 1982.

Pendant la période de la guerre froide, le Groupe de travail était le seul organe intergouvernemental au sein duquel les pays de l'Est et de l'Ouest coopéraient de manière constructive, mais pas toujours sans difficultés.

La fin de la guerre froide a montré que les instruments juridiques élaborés par le Groupe de travail étaient aussi valables qu'auparavant. Toutefois, certains de ces instruments juridiques ont été mis à rude épreuve en raison des changements politiques et économiques majeurs qui se sont produits au cours de cette période.

Je pense que ce que le Groupe de travail a réalisé, par son travail silencieux mais efficace, est l'une des pierres angulaires les plus solides de l'intégration européenne. Comme vous le savez mieux que quiconque, faciliter le franchissement des frontières ne signifie pas simplifier dans l'unique but de simplifier. Il s'agit plutôt d'accroître l'efficacité des opérations complexes liées aux contrôles nécessaires en les exécutant de la manière la plus rationnelle possible. Ce n'est pas une tâche facile. Elle exige toujours le maintien d'un équilibre délicat entre, d'une part, les exigences des opérateurs commerciaux, de l'industrie des transports et de l'économie nationale et, d'autre part, la nécessité de respecter les règlements et contrôles indispensables en matière de santé, de sécurité, de droits de douane et de taxes, etc.

Pour atteindre cet équilibre délicat dans un cadre multilatéral, réunir un grand nombre d'États ayant des politiques économiques et des réglementations commerciales et de transport différentes et des objectifs pas toujours compatibles en matière de transport et de commerce n'est pas chose facile. Compte tenu de cette situation, il est évident qu'il est souvent difficile de parvenir à un consensus sur des questions spécifiques de facilitation et qu'à cette fin, un processus long et souvent frustrant est fréquemment nécessaire. Cependant, une fois qu'un consensus a été atteint, il représente une solution applicable dans toute l'Europe et souvent au-delà.

Il convient de noter à cet égard que nombre des accords et conventions élaborés par la CEE et par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports s'étendent de plus en plus en dehors de l'Europe, là où le transport terrestre international devient une réalité importante, en particulier au Moyen-Orient et en Asie où la majeure partie du commerce international était jusqu'ici assurée par les ports maritimes et où l'énorme potentiel du transport routier et ferroviaire international commence seulement à être exploité. Dans ce contexte, je note avec satisfaction qu'en 2015, le Groupe de travail a modifié son mandat, qui désormais confère également aux pays non membres de la CEE des droits complets en ce qui concerne les instruments juridiques auxquels ils sont Parties contractantes.

Pendant soixante-dix ans et au cours de 150 sessions, le Groupe de travail, sans parler de ses divers groupes spéciaux d'experts, a apporté une contribution très importante à un système de transport performant et à un système paneuropéen efficace de contrôles aux frontières, qui fonctionne dans la plupart des cas à la satisfaction tant des autorités douanières que du secteur des transports. Comme je l'ai déjà dit, et je tiens à le répéter, l'un des facteurs clés du succès de ces mesures de facilitation est que leurs dispositions sont bien équilibrées et tiennent dûment compte des intérêts des gouvernements, des opérateurs commerciaux et des transporteurs. Cette exigence a toujours été très bien prise en compte par le Groupe de travail, dès le début.

Un autre facteur important de succès est la participation active aux travaux du Groupe de travail d'organisations internationales telles que l'Union européenne, la Commission économique eurasiennne, l'Organisation de coopération économique et l'Organisation mondiale des douanes, ainsi que d'ONG telles que l'Alliance internationale du tourisme/Fédération automobile internationale (AIT/FIA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

L'AIT/FIA administre avec succès la mise en œuvre de deux Conventions douanières des Nations Unies sur l'importation temporaire de véhicules routiers et gère un système mondial de documents d'importation temporaire, les carnets de passage, et le système de garantie qui les accompagne, principalement dans des pays hors d'Europe, en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie.

Pour sa part, l'IRU coopère de manière constructive et fructueuse avec le Groupe de travail et d'autres organes directeurs TIR à l'application de la Convention TIR en délivrant et en distribuant, par l'intermédiaire de ses associations nationales, des carnets TIR à plus de 30 000 transporteurs TIR agréés dans plus de 60 pays en Europe, au Moyen-Orient et, récemment, au Pakistan, en Chine et en Inde. Dès le début, l'IRU a géré le système international de garantie TIR, l'une des pierres angulaires de la Convention TIR. Actuellement, l'IRU encourage fortement l'informatisation du régime TIR et l'adhésion de nouveaux pays à la Convention TIR.

Permettez-moi d'exprimer une fois encore à ces organisations ma gratitude et celle du secrétariat de la CEE pour leur précieuse contribution aux objectifs et aux activités du Groupe de travail.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les représentants,

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais poursuivre ma déclaration en me tournant vers l'avenir et en attirant votre attention sur les principaux défis à relever pour le Groupe de travail selon moi.

Tout d'abord, le principal, qui constitue à mon avis l'un des plus grands défis de l'histoire de la Convention TIR, à savoir les efforts en cours pour informatiser le régime TIR. Après de nombreuses années de progrès modérés, qui ont abouti à la mise au point définitive de la documentation technique et conceptuelle du projet eTIR, le processus s'est accéléré sous l'effet des efforts déployés conjointement par la CEE et l'IRU pour lancer des projets pilotes eTIR avec des pays intéressés. À la suite du succès du projet pilote entre la République islamique d'Iran et la Turquie, l'IRU a convenu d'un mémorandum d'accord avec la CEE pour susciter l'intérêt d'un plus grand nombre de pays. À l'heure actuelle, des discussions sont en cours avec l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kazakhstan et l'Ukraine en vue d'une extension du corridor pilote eTIR, qui prévoit également l'utilisation intermodale du régime TIR. Dans le même temps, des juristes ont élaboré le texte juridique visant à inscrire le système eTIR dans le texte de la Convention TIR, à savoir le projet d'annexe 11. Permettez-moi de rappeler aux Parties contractantes, qui ont déjà convenu il y a une vingtaine d'années que l'informatisation du régime TIR était nécessaire et inévitable, qu'il leur incombe d'adopter, dans les plus brefs délais, le texte de l'annexe 11 et de permettre ainsi son entrée en vigueur pour les pays qui souhaitent bénéficier du système eTIR. À cet égard, permettez-moi de rappeler la baisse spectaculaire du nombre de carnets TIR délivrés et distribués. Si vous êtes aussi attachés à la continuité du régime TIR que vous le dites, il faut agir rapidement, non seulement pour maintenir le statut de la Convention TIR dans son environnement actuel, mais aussi pour qu'elle soit appliquée par un plus grand nombre de pays dans le monde. Je vous prie donc instamment de saisir la présente occasion de célébration de la 150<sup>e</sup> session de cet illustre organe pour avancer audacieusement dans l'examen de l'annexe 11, en décidant éventuellement de la soumettre à l'AC.2 pour adoption dès que possible.

L'informatisation n'est hélas pas tout ce dont la Convention TIR a besoin pour suivre le rythme de l'évolution actuelle des transports et de la logistique. Il m'est difficile de comprendre que des mesures de facilitation adoptées de longue date, telles que l'expéditeur et le destinataire agréés ou le recours à des sous-traitants – essentielles pour l'application intermodale du régime TIR – ne peuvent trouver leur place dans le texte de la Convention TIR, d'autant que la grande majorité des Parties contractantes TIR appliquent sans problèmes ces principes depuis de nombreuses années, en étroite collaboration avec la chaîne de garantie, en tant que mesures de simplification nationales ou régionales. Il est nécessaire de rendre le régime TIR plus compétitif et plus attrayant pour l'industrie routière afin de conserver son intérêt en tant que seul véritable régime mondial de transit.

Un autre domaine qui continue de retenir votre attention est le transport ferroviaire. Depuis des années, des efforts sont faits pour élaborer une nouvelle convention visant à faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux bagages non accompagnés transportés internationalement par voie ferrée. Un projet de texte semble maintenant être établi. Ce n'est un secret pour personne que l'Union européenne, en particulier, ne voit pas suffisamment d'avantages dans le projet pour pouvoir le soutenir. Dans le même temps, un nombre constant d'autres pays continuent de faire valoir ses avantages et de faire pression pour son adoption. Je pense qu'il est grand temps que les pays resserrent les rangs et prennent la décision raisonnable d'adopter le projet, afin qu'il puisse être approuvé par le Comité des transports intérieurs, peut-être déjà à sa session de 2019.

Pour conclure sur les principaux défis, j'aimerais mentionner la Convention sur l'harmonisation de 1982. Cet important instrument-cadre a bien servi les pays au fil des ans. En particulier, l'adoption de l'annexe 8 pour la route en 2008 et de l'annexe 9 pour le rail en 2011 a donné un nouvel élan à l'application de cette convention. Dans le même temps, je dois mentionner que les efforts visant à rédiger une nouvelle annexe sur les ports ont échoué en 2017, principalement en raison du fait que le sujet était déjà largement couvert par un autre instrument juridique international, en l'occurrence la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de l'OMI. Ce qui s'est passé avec ce projet d'annexe 10 peut également se produire pour d'autres parties de cette Convention, en raison de l'élaboration ou de l'existence d'autres instruments juridiques dans ce domaine. En outre, l'aspect de la numérisation n'est que marginalement pris en considération dans le texte de la Convention. Certains États membres ont déjà commencé à faire valoir que le moment était peut-être venu de procéder à une révision complète de la Convention sur l'harmonisation. Le secrétariat serait tout à fait disposé à accueillir les propositions des Parties contractantes à cette fin et fournira l'appui administratif à un tel processus. J'ai cru comprendre que le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation doit se réunir en juin 2019 ; cela pourrait être une bonne occasion de planifier la marche à suivre.

En résumé, le Groupe de travail a accompli un nombre incroyable de réalisations au cours de ses plus de soixante-dix ans d'existence, mais il ne faut pas relâcher les efforts. L'évolution rapide du monde et l'évolution constante des dimensions politiques et économiques nous obligent à continuer d'investir nos efforts pour que les instruments juridiques élaborés sous les auspices de la CEE soient conformes aux exigences et aux technologies modernes. À cette fin, j'invite chacun d'entre vous à poursuivre et à renforcer encore la coopération exemplaire qui existe au sein du Groupe de travail entre les secteurs public et privé, fondée sur la compréhension et le soutien mutuels.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les représentants, Mesdames, Messieurs,

En ma qualité de Directeur de la Division des transports durables de la CEE, je tiens à remercier personnellement tous les membres de délégations présents, ainsi que leurs prédécesseurs, qui représentent les autorités douanières des pays membres de la CEE et des pays extérieurs à la région de la CEE. Je tiens également à remercier l'IRU et ses associations nationales pour leur contribution à la bonne évolution de la mise en œuvre du régime TIR, ainsi que l'AIT et la FIA pour leur coopération.

Je voudrais terminer en soulignant que la Division des transports durables de la CEE continuera de faire tout son possible pour appuyer vos importantes activités au sein du Groupe de travail.

Je souhaite au Groupe de travail un grand succès dans les années à venir.

Je vous remercie de votre attention.

## Annexe II

[Original : anglais/français/russe seulement]

### **Draft Convention on the Facilitation of Border Crossing Procedures for Passengers, Luggage and Load-Luggage carried in International Traffic by Rail**

#### **Article 27<sup>3</sup>**

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by a majority of two thirds of the Parties present and voting shall be communicated by the Depositary to Parties for their acceptance.
2. An amendment adopted in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force for all Parties three months after the number of instruments of acceptance deposited reaches two thirds of the number of States Parties at the date of adoption of the amendment.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this article, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.
4. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

#### **Article 27**

1. Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention et le soumettre au secrétariat de la Convention. Le secrétariat communique les propositions d'amendements aux Parties, en leur demandant de lui faire savoir si elles sont favorables à la convocation d'une conférence des Parties en vue d'examiner ces propositions et de se prononcer à leur sujet. Si, dans les quatre mois à compter de la date à laquelle cette communication a été faite, un tiers au moins des Parties sont favorables à la tenue d'une conférence, le secrétariat de la Convention la convoque sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe. Tout amendement adopté par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Dépositaire aux Parties pour acceptation.
2. Tout amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article entre en vigueur pour toutes les Parties trois mois suivant la date à laquelle le nombre d'instruments d'acceptation déposés atteint les deux tiers du nombre des États Parties à la date d'adoption de cet amendement.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'acceptation d'un amendement à la présente Convention, conformément à la procédure prévue au présent article, mais avant l'entrée en vigueur de celui-ci est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur dudit amendement.

<sup>3</sup> See document ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1 for the full text

4. Tout instrument de cette nature déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

## **Статья 27**

1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Сторонам с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Сторон для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Сторон выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка, принятая большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон, направляется Сторонам для принятия.

2. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через три месяца после даты передачи двумя третями Сторон своих документов о ратификации, принятии или одобрении поправки на хранение Депозитарию.

3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после внесения поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.

## **Alternative proposal Article 27 by the Government of Turkey<sup>4</sup>**

### **Article 27**

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by a majority of two thirds of the Parties present and voting shall be communicated by the Depositary to Parties for their acceptance.

2. Amendments to this Convention shall enter into force for the States Parties ratifying or acceding to them three months after the deposit of the instruments of ratification or accession by two thirds of the States Parties. Such amendments shall not affect the enjoyment by other States Parties of their rights or the performance of their obligations under this Convention.

<sup>4</sup> See document ECE/TRANS/WP.30/2018/26

3. For each State Party ratifying or acceding to an amendment referred to in paragraph 2 after the deposit of the required number of instruments of ratification or accession, the amendment shall enter into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

4. A State which becomes a Party to this Convention after the entry into force of an amendment in accordance with paragraph 2 shall, failing an expression of a different intention by that State :

(a) be considered as a Party to this Convention as amended ; and

(b) be considered as a Party to the Convention as not amended, in relation to any State Party not bound by the amendment.

5. A State which becomes a Party to this Convention after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in paragraph 2, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as not amended.

## Article 27

1. Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention et le soumettre au secrétariat de la Convention. Le secrétariat doit communiquer les propositions d'amendements aux Parties, en leur demandant de lui faire savoir si elles sont favorables à la convocation d'une conférence des Parties pour examiner ces propositions et se prononcer à leur sujet. Si, dans les quatre mois à compter de la date à laquelle cette communication a été faite, un tiers au moins des Parties est favorable à la tenue d'une telle conférence, le secrétariat de la Convention doit la convoquer sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe. Tout amendement adopté par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes doit être communiqué par le Dépositaire aux Parties pour acceptation.

2. Les amendements à la présente Convention entreront en vigueur pour tous les États parties les ayant ratifiés ou y ayant adhéré trois mois après le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion par les deux tiers des États parties. Ces amendements ne doivent pas porter atteinte à la jouissance par les autres États parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations qui en découlent.

3. Pour chaque État partie qui a ratifié un amendement visé au paragraphe 2 ou y a adhéré après la date de dépôt du nombre requis d'instruments de ratification ou d'adhésion, cet amendement entrera en vigueur trois mois après la date de dépôt par l'État partie de son instrument de ratification ou d'adhésion.

4. Tout État qui devient partie à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement conformément au paragraphe 2 sera, faute d'avoir exprimé une intention différente, considéré comme étant :

a) Partie à la Convention telle qu'amendée ; et

b) Partie à la Convention non amendée au regard de tout État partie qui n'est pas lié par cet amendement.

5. Tout État qui devient partie à la Convention après l'acceptation d'un amendement conformément à la procédure visée au paragraphe 2 mais avant l'entrée en vigueur de cet amendement sera considéré comme étant partie à la Convention non amendée.

## Статья 27

1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Сторонам с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Сторон для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого

сообщения не менее трети Сторон выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка, принятая большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон, направляется Сторонам для принятия.

2. Поправки к настоящей Конвенции вступают в силу для всех Государств-участников, ратифицировавших их или присоединившихся к ним через три месяца после сдачи на хранение ратификационных грамот или документов о присоединении к ним двумя третями Государств-участников. Такие поправки не затрагивают осуществления другими Государствами-участниками своих прав или выполнения ими своих обязательств по настоящей Конвенции.

3. Для каждого Государства-участника, ратифицировавшего поправку, указанную в пункте 2, или присоединившегося к ней после сдачи на хранение требуемого числа ратификационных грамот или документов о присоединении, поправка вступает в силу через три месяца после сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о присоединении.

4. Государство, ставшее участником настоящей Конвенции после вступления в силу поправки в соответствии с пунктом 2, если только оно не заявляет об ином намерении :

а) считается участником настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой ; и

б) считается участником Конвенции без поправки в отношении любого Государства-участника, не связанного поправкой.

5. Государство, которое становится участником настоящей Конвенции после принятия поправки в соответствии с процедурой, указанной в пункте 2, но до вступления ее в силу, считается применяющим Конвенцию без поправки.

## **Alternative proposal Article 27 by the Government of the Russian Federation at the 150th session of the Working Party<sup>5</sup>**

### **Article 27**

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by consensus of the Parties shall be communicated to the Parties.

2. An amendment adopted in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force for all Parties three months after the number of instruments of ratification, acceptance or approval deposited reaches two thirds of the number of States Parties at the date of adoption of the amendment.

<sup>5</sup> English and Russian only

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this article, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.
4. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

## **Статья 27**

1. Любая Страна может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Странах с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Стран для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Стран выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка принимается на основе консенсуса и направляется Странах.
2. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступает в силу для всех Стран через три месяца после даты передачи двумя третями Стран своих документов о ратификации, принятии или одобрении поправки на хранение Депозитарию.
3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.
4. Любой такой документ, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.



## Annexe III

### Liste des décisions prises à la 150<sup>e</sup> session du Groupe de travail

<i>Paragraphe du rapport final</i>	<i>Description succincte de la décision</i>	<i>Acteur</i>	<i>Date limite</i>
3	Annexer le discours de M. Li au rapport final	Secrétariat	Fait
6	Recueillir des observations sur le projet de dispositions juridiques relatives à l'uniformisation du droit ferroviaire	Délégations	Dès que possible
10	Établir le document final sur l'article 20 en y faisant figurer l'analyse relative au paragraphe b) de l'article 1	Secrétariat	27 novembre 2018
15	Retirer des prochains ordres du jour le point relatif au paragraphe 4 <i>bis</i> de l'article 11	Secrétariat	13 novembre 2018
16	Demander la prolongation du mandat du GE.1	Secrétariat	Ordre du jour du CTI (fait)
21	Établir une nouvelle version de l'annexe 11 pour le WP.30 et l'AC.2	Secrétariat	27 novembre 2018
24	Soumettre à l'AC.2 une proposition de nouvelle note explicative à l'article 49	Secrétariat	29 novembre 2018
25	Reporter à la 151 <sup>e</sup> session du WP.30 la décision finale concernant l'observation relative au paragraphe o) de l'article 1	Secrétariat	13 novembre 2018
32	Donner le coup d'envoi de l'édition 2018 de l'enquête sur l'annexe 8 de la Convention sur l'harmonisation	Secrétariat	Dans les meilleurs délais
33	Organiser la onzième session de l'AC.3 parallèlement à la 152 <sup>e</sup> session du WP.30 (juin 2019)	Secrétariat	Mars 2019
37	Établir à l'intention du WP.30 et du CTI un projet révisé de nouvelle convention relative au transport ferroviaire	Secrétariat	27 novembre 2018
37	Soumettre des observations ou des propositions sur le projet de nouvelle convention relative au transport ferroviaire	Délégations	20 novembre 2018
39	Demander l'avis de la FIA à propos de la lettre des autorités douanières égyptiennes	Secrétariat	Dès que possible