



**Economic and Social
Council**

Distr.
RESTRICTED

ECE/TRANS/WP.30/2006/
Informal document No. 16
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/
Informal document No. 9
26 September 2006

ENGLISH/FRENCH/RUSSIAN

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Customs Questions Affecting Transport

One-hundred-and-fourteenth session
Geneva, 26 – 29 September 2006
Item 9 (a) of the provisional agenda

Administrative Committee for the TIR Convention, 1975

Forty-second session
Geneva, 28 September 2006
Item 2 of the provisional agenda

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT
OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS (TIR CONVENTION 1975)

Status of the Convention

Transmitted by the International Road Transport Union (IRU)

IRU proposal to restore a true and effective Public-Private Partnership between the UNECE bodies,
the TIR Secretariat and the IRU

The IRU asks the UNECE leadership to:

First:

Call for a fundamental change of attitude of the concerned Contracting Parties and of the TIR Secretariat vis-à-vis the IRU in all the UNECE TIR meetings and in all its relations with a limited number of selected contracting parties which do not recognise or appreciate the role of the IRU as the implementing partner of the TIR System;

Second:

Restore the public-private partnership with the IRU, especially within the TIR Secretariat, as this is sine qua non to allow the IRU to continue to assume its role and responsibilities in the proper functioning of the TIR System, through appropriate instructions and clear declarations of confidence in and support for the IRU's role as implementing partner of the TIR System.

Third:

Duly inform the TIR Contracting Parties that the defamation of the IRU in the Board of Auditors' Management Letter and in their report, as well as in the document of the Dutch government, presented by the Chairman of WP.30, are incorrect and unjustified and result from an inappropriate financing mechanism, the relevance of which must be reassessed as mentioned in the final conclusion of the Board of Auditors' report.

Fourth:

Demand that the AC.2 reach a firm decision

- to modify Annex 8, Article 13 in order to simply replace any reference to the "levy" by "pre-financing by the International Organisation (IRU)"
- to modify, according to our correspondence, the draft cost plan for 2007 drawn up by the TIR Secretariat
- to make the consequential adaptations to the UNECE/IRU agreement, the working methods and objectives of the TIR bodies as a result of these two modifications
- to fully support the step-by-step computerisation of the TIR procedure in all TIR countries, in conformity with the decision of the Inland Transport Committee (ITC) and based on the current IT system already jointly implemented by the national customs and the IRU, to the full satisfaction of all users
- to call upon Contracting Parties to terminate, as soon as possible, the destabilisation of the legal framework of the TIR Convention, resulting from the continuous revision process, which

began in 1994, by convening a diplomatic review conference, as required by Article 62 of the Convention, to legalise the substantial amendments which have been adopted since 1994.

Fifth:

Instruct the TIR Secretariat, following the appropriate decisions by AC.2, to revise the UNECE/IRU agreement as well as the proposed draft cost plan for 2007 published by the TIR Secretariat by removing all the costs related to the development of the “e-TIR” project and the costs of the UNECE staff member who has been allocated by the UN to the Transport Division and thus should be covered by the regular budget.

Sixth:

Give its full support to the UNECE bodies and the TIR Secretariat for appropriate actions vis-à-vis the Contracting Parties for the step-by-step computerisation of the TIR System in all TIR countries, by promoting

1. the implementation of the IT control system “SafeTIR” as defined in Annexe 10, including SafeTIR’s real-time data transmission enhancement;
2. the recognition of the validity of the customs SafeTIR data;
3. the NCTS/TIR project developed jointly with national customs authorities, and
4. the other relevant IT applications based on existing well-functioning national and international IT systems, and in doing so

achieve the full computerisation of the TIR procedure, jointly with the national customs authorities and without duplication of financial investments, efforts and systems.

In short, without the full support of the UNECE leadership, the IRU will no longer be able to continue to assume its role as implementing partner of the TIR System.

* * *

Proposition de l'IRU de restaurer un Partenariat Public-Privé entre les organes de la CEE-ONU,
le secrétariat TIR et l'IRU

L'IRU demande à la direction de la CEE-ONU de :

Premièrement:

Appeler à un changement fondamental dans l'attitude des Parties contractantes et du secrétariat TIR vis-à-vis de l'IRU dans le cadre de toutes les réunions TIR de la CEE-ONU et dans toutes ses relations avec certaines Parties contractantes qui ne reconnaissent pas ou n'apprécient pas le rôle de l'IRU en qualité de partenaire chargé de la mise en œuvre du Système TIR ;

Deuxièmement :

Restaurer le Partenariat Public-Privé avec l'IRU, tout particulièrement au sein du secrétariat TIR, parce qu'il s'agit là d'une condition sine qua non pour permettre à l'IRU de continuer d'assumer son rôle et ses responsabilités dans le bon fonctionnement du Système TIR, par le biais d'instructions appropriées et de claires déclarations de confiance et de soutien à l'égard du rôle de l'IRU en tant que partenaire chargé de la mise en œuvre du Système TIR.

Troisièmement :

Dûment informer les Parties contractantes TIR que les propos diffamatoires de l'IRU contenus dans la « Management Letter » du panel des auditeurs de l'ONU et dans leur rapport, ainsi que dans le document publié par le gouvernement néerlandais, présenté par le Président du WP.30, sont de nature incorrecte et injustifiée et résultent d'un mécanisme de financement inapproprié, dont la pertinence doit être réexaminée comme mentionné dans la conclusion finale du rapport publié par le panel des auditeurs.

Quatrièmement :

Demander à l'AC.2 qu'il prenne fermement la décision de :

- modifier l'Article 13 de l'Annexe 8 pour remplacer simplement toute référence au « droit prélevé sur chaque Carnet TIR (levy) » par l'expression « préfinancement par l'organisation internationale (IRU) »
- modifier, conformément à notre correspondance, le projet de plan budgétaire pour 2007 établi par le secrétariat TIR
- apporter les adaptations en conséquence dans l'accord CEE-ONU / IRU, les méthodes de travail et les objectifs des organes TIR étant le résultat de ces deux modifications
- soutenir complètement le processus étape par étape d'informatisation de la procédure TIR dans tous les pays TIR, conformément à la décision prise par la Comité des Transports Intérieurs (CTI) et sur la base du système informatique actuel, déjà mis en oeuvre

conjointement par les autorités nationales et l'IRU, à la pleine satisfaction de tous les utilisateurs.

- faire appel aux Parties contractantes pour qu'elles mettent fin, aussi vite que possible, à la déstabilisation du cadre juridique de la Convention TIR, résultant du processus continu de révision, qui a commencé en 1994, en convoquant une conférence de révision diplomatique, telle que requise par l'Article 62 de la Convention, dans le but de légaliser les amendements importants qui ont été adoptés depuis 1994.

Cinquièmement :

Ordonner au secrétariat TIR, à la suite des décisions appropriées de l'AC.2, de réviser l'accord CEE-ONU / IRU ainsi que le projet de plan budgétaire pour 2007 publié par le secrétariat TIR en éliminant tous les frais relatifs au développement du projet « eTIR » et les coûts afférents au membre du personnel de la CEE-ONU qui a été affecté par l'ONU à la Division Transport et devrait ainsi être couvert par le budget normal.

Sixièmement :

Apporter son plein soutien aux organes de la CEE-ONU et au secrétariat TIR dans des actions appropriées engagées auprès des Parties contractantes pour l'informatisation par étapes du Système TIR dans tous les pays TIR, en promouvant

1. la mise en œuvre du système de contrôle informatique « SafeTIR », telle que définie dans l'Annexe 10, incluant l'amélioration de transmission des données en temps réel de SafeTIR ;
2. la reconnaissance de la validité des données SafeTIR fournies par les autorités douanières ;
3. le projet NCTS/TIR développé conjointement avec les autorités douanières nationales, et
4. les autres applications informatiques basées sur les systèmes informatiques existants qui fonctionnent très bien aux niveaux national et international, de cette façon

réalisant l'informatisation complète de la procédure TIR, conjointement avec les autorités douanières nationales et sans duplication des investissements financiers, des efforts et des systèmes.

En bref, sans le plein soutien de la direction de la CEE-ONU, l'IRU ne sera plus en mesure de continuer d'assumer son rôle de partenaire chargé de la mise en œuvre du Système TIR.

* * *

Предложение МСАТ по восстановлению настоящего и эффективного партнерства
государственного и частного секторов в рамках сотрудничества между органами
ЕЭК ООН, Секретариатом МДП и МСАТ

МСАТ просит руководство ЕЭК ООН:

Во-первых:

Призвать к фундаментальному изменению отношения к МСАТ соответствующих Договаривающихся сторон и Секретариата МДП на всех заседаниях ЕЭК ООН по МДП и во всех отношениях Секретариата с ограниченным количеством определенных Договаривающихся сторон, которые не признают или не ценят роль МСАТ в качестве партнера, обеспечивающего применение системы МДП;

Во-вторых:

Восстановить партнерство государственного и частного секторов с МСАТ, особенно в рамках Секретариата МДП, путем надлежащих инструкций и ясных заявлений доверия и поддержки роли МСАТ в качестве партнера, обеспечивающего применение системы МДП. Это является обязательным условием, чтобы позволить МСАТ продолжать соответствовать своей роли и выполнять свои обязанности по обеспечению должного функционирования системы МДП.

В-третьих:

Надлежащим образом проинформировать Договаривающиеся стороны МДП о том, что клевета в отношении МСАТ в письме «Management Letter» и отчете Комиссии Ревизоров, а также в документе голландского Правительства, представленных Председателем WP.30, не соответствует действительности и необоснованна и является результатом неадекватного механизма финансирования, приемлемость которого должна быть переоценена, как на это указывается в заключении Отчета Комиссии Ревизоров.

В-четвертых:

Потребовать от АС.2 вынести твердое решение по вопросам:

- изменения Приложения 8, Статьи 13 с тем, чтобы заменить каждое упоминание термина «сбор» («levy») на «предварительное финансирование Международной организацией (МСАТ)» (pre-financing by the International Organization (IRU));
- изменения, в соответствии с нашей перепиской, предварительного плана расходов на 2007 г., составленного Секретариатом МДП;
- адаптации соответствующим образом соглашения между ЕЭК ООН и МСАТ, а также методики работы и целей, преследуемых органами МДП, вследствие двух вышеуказанных изменений;

- полной поддержки поэтапной компьютеризации процедуры МДП во всех странах МДП в соответствии с решением, вынесенным Комитетом по внутреннему транспорту (Inland Transport Committee (ITC)), на основе существующей компьютерной системы, уже применяемой национальными таможенными органами совместно с МСАТ, к удовлетворению всех пользователей;
- призыва Договаривающихся сторон к скорейшему прекращению дестабилизации правовых рамок, возникшей в результате длительного процесса пересмотра Конвенции МДП, начатого в 1994 г., путем проведения в соответствии со статьей 62 Конвенции дипломатической конференции по пересмотру, направленной на легализацию существенных поправок, принятых с 1994 г.

В-пятыx:

Проинструктировать Секретариат МДП, вследствие соответствующих решений АС.2, пересмотреть договор между ЕЭК ООН и МСАТ, а также предложенный предварительный план расходов на 2007 г., опубликованный Секретариатом МДП, с целью исключения всех расходов, связанных с развитием проекта e-TIR, а также расходов на пост сотрудника ЕЭК ООН, назначенного ООН в Транспортный отдел. Таким образом, данные расходы должны покрываться обычным бюджетом.

В-шестыx:

Предоставить полную поддержку органам ЕЭК ООН и Секретариату МДП в соответствующих действиях по отношению к Договаривающимся сторонам для поэтапной компьютеризации системы МДП во всех странах МДП путем содействия:

1. внедрению компьютерной системы контроля «SafeTIR », в соответствии с Приложением 10, включая улучшение передачи данных в режиме реального времени;
2. признанию правомерности таможенных данных SafeTIR;
3. проекту NCTS/TIR, разработанному совместно с национальными таможенными органами, и
4. прочим соответствующим компьютерным программам, основанным на существующих, хорошо функционирующих международных компьютерных системах, и, таким образом,

достичь полной компьютеризации процедуры МДП совместно с национальными таможенными органами и без удвоения финансовых вложений, усилий и систем.

Одним словом, без полной поддержки со стороны руководства ЕЭК ООН, МСАТ не сможет продолжать выполнять свою роль ключевого партнера, обеспечивающего применение системы МДП.
