



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/238
19 juin 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PROBLÈMES DOUANIERS
INTÉRESSANT LES TRANSPORTS SUR SA
CENT DIX-NEUVIÈME SESSION
(2-5 juin 2008)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1 – 2	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	3	4
III. ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 2 de l'ordre du jour).....	4 – 5	4
IV. ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS ET DE PAYS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour).....	6 – 9	5
V. CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES DE 1982 («CONVENTION SUR L'HARMONISATION») (point 4 de l'ordre du jour).....	10 – 13	6
A. État de la Convention.....	10 – 12	6

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
B. Élaboration d'une nouvelle annexe sur le passage des frontières dans le transport ferroviaire.....	13	6
VI. CONVENTION INTERNATIONALE POUR FACILITER LE FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES AUX VOYAGEURS ET AUX BAGAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE FERRÉE, DU 10 JANVIER 1952 (point 5 de l'ordre du jour).....	14	7
VII. 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).....	15 – 16	7
A. État des Conventions	15	7
B. Application des Conventions	16	7
VIII. TRANSIT FERROVIAIRE. CONVENTION RELATIVE À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER SOUS LE COUVERT DE LETTRES DE VOITURE SMGS (point 7 de l'ordre du jour).....	17 – 18	8
IX. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (Convention TIR de 1975) (point 8 de l'ordre du jour).....	19 – 37	8
A. État de la Convention.....	19	8
B. Révision de la Convention.....	20 – 32	8
1. Mise en œuvre des amendements à la Convention TIR et exemples de pratiques optimales.....	20	8
2. Préparation de la phase III du processus de révision TIR....	21 – 22	9
3. Propositions d'amendement à la Convention.....	23 – 32	9
C. Application de la Convention	33 – 37	12
1. Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU).....	33	12
2. Règlement des demandes de paiement.....	34	12

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
3. Examen de l'annexe 10 de la Convention.....	35	12
4. Manuel TIR	36	13
5. Autres questions	37	13
X. PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIER PAR DES CONTREBANDIERS (point 9 de l'ordre du jour)	38	13
XI. RÉOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS (point 10 de l'ordre du jour).....	39	13
XII. QUESTIONS DIVERSES (point 11 de l'ordre du jour)	40 – 44	13
A. Dates des prochaines sessions	43	14
B. Restrictions à la distribution des documents	44	14
XIII. ADOPTION DU RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour).....	45	14

Annexe

Tableau général des statistiques du système SafeTIR pour la période du 1 ^{er} janvier au 31 mai 2008	15
--	----

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent dix-neuvième session du 2 au 5 juin 2008 à Genève. Y ont participé les représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Moldova, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne (CE) y assistaient aussi. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.

Les organisations intergouvernementales ci-après étaient également représentées: Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU) et Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA). Un observateur de l'Institute of Electrical and Electronics Engineering (IEEE) a également assisté à la session.

2. Dans sa déclaration liminaire, M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la CEE, a donné au Groupe de travail des informations sur la récente réorganisation de la Division, qui avait pour but d'améliorer son efficacité et de renforcer sa capacité à faire face aux problèmes qui se posent dans le domaine des transports à l'échelle mondiale. Elle a notamment indiqué que le secrétariat du Groupe de travail serait désormais assuré par la Section de l'économie et de la facilitation des transports, créée récemment, et que M. Konstantin Glukhenkiy, un ancien membre du secrétariat TIR, avait été nommé secrétaire du Groupe de travail. Elle a aussi souligné l'importance que revêtait le point de l'ordre du jour sur le niveau de garantie TIR et a remercié l'IRU et les assureurs internationaux d'avoir fourni une étude de faisabilité sur cette question.

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/237), après avoir ajouté au point 11 de l'ordre du jour («Questions diverses») la question suivante: «Programme de travail pour la période 2008-2012: rapports nationaux».

III. ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs (CTI), qui a eu lieu du 19 au 21 février 2008. Il a en particulier pris note de la demande du CTI tendant à étudier les questions concernant la sûreté qui relèvent de ses domaines de compétence. Il a décidé de revenir sur cette demande à sa session suivante et a demandé au secrétariat d'établir un document dans lequel serait définie une stratégie permettant d'aborder les questions en jeu. Il a également reçu des informations sur l'examen à mi-parcours du programme d'action d'Almaty concernant les besoins des pays en développement sans littoral dans le domaine des transports, prévu les 2 et 3 octobre 2008 au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

5. Le Groupe de travail a noté que, le 27 mai 2008, sept pays avaient signé un nouveau Protocole à la Convention CMR, qui devrait faciliter le transport international de marchandises par route en autorisant l'utilisation de lettres de voiture électroniques. Le Protocole fixe le cadre et les normes juridiques concernant l'utilisation de moyens électroniques d'enregistrement et de stockage des données figurant dans la lettre de voiture, qui permettront de communiquer les informations plus rapidement et plus efficacement qu'avec les systèmes sur support papier. Ce code qu'il est convenu d'appeler la CMR électronique s'inscrit dans le droit fil d'activités similaires menées par les Parties contractantes et le secrétariat de la CEE, telles que le régime eTIR et le tachygraphe numérique, en vue de mettre en œuvre la gouvernance électronique dans les transports.

IV. ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS ET DE PAYS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL (point 3 de l'ordre du jour)

6. En l'absence d'un représentant de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), le secrétariat a informé le Groupe de travail que les 4 et 5 mars 2008 s'était tenue la quatrième réunion du Comité de gestion de la Convention de Kyoto révisée, à laquelle le secrétariat avait participé en tant qu'observateur. Le secrétariat a en particulier suivi avec intérêt les débats sur la mise en place du cadre de normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce international dans le cadre de la Convention de Kyoto révisée. Le rapport complet de la session peut être consulté sur le site Web de l'OMD (réservé aux membres).

7. La Commission européenne (DG TAXUD) a, au nom de la Communauté européenne, informé le Groupe de travail que la Communauté avait apporté à sa législation douanière une modification faisant obligation aux opérateurs d'avoir un numéro EORI (Economic Operators Registration and Identification) à compter du 1^{er} juillet 2009. Ce numéro sera attribué par les autorités douanières de l'État membre ou par une autre autorité désignée à cet effet et sera valide dans tous les autres États membres. Les opérateurs économiques qui ne sont pas établis dans la Communauté devront être enregistrés par l'État membre où ils auront déposé leur première déclaration en douane ou déclaration sommaire d'entrée (de sortie). Après avoir rappelé que tous les titulaires de carnets TIR avaient déjà un numéro d'identification unique (ID) et étaient enregistrés dans la Banque de données TIR internationale (ITDB) à Genève, un représentant d'une association nationale garante TIR a invité la Communauté européenne à utiliser, dans la mesure du possible, cette information lorsqu'elle attribuera les numéros EORI.

8. Les représentants de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ont informé le Groupe de travail des progrès accomplis dans le domaine d'activité de cette organisation. Le Groupe de travail s'est félicité, en particulier, d'un exposé sur la série de normes ISO 28000 concernant la gestion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

9. Le Groupe de travail a été informé de la Nouvelle initiative sur le transport terrestre entre l'Europe et l'Asie (NELTI) lancée par l'IRU et ses associations membres et soutenue par les gouvernements des États membres de la CEI, de la République islamique d'Iran et de la Turquie, ainsi que par plusieurs organisations internationales. La principale phase de ce projet démarrera en septembre 2008 par des expériences pilotes concernant des livraisons commerciales de marchandises de l'Asie du Sud-Est et de l'Asie centrale à l'Europe et ensuite aux États-Unis, l'objectif étant de définir les itinéraires les plus fiables. L'IRU a été invitée à informer régulièrement le Groupe de travail des progrès accomplis dans le cadre de l'initiative NELTI.

**V. 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

Documents: ECE/TRANS/55; ECE/TRANS/WP.30/2007/11/Rev.1.

10. Le Groupe de travail a noté que le délai fixé pour le dépôt des objections à la nouvelle annexe 8 relative au transport routier avait expiré le 20 février 2008 et qu'à cette date aucune des Parties contractantes à la Convention n'avait communiqué au Secrétaire général une objection. Par conséquent, la nouvelle annexe 8 est entrée en vigueur le 20 mai 2008, conformément à l'article 22 de la Convention (notification dépositaire C.N. 127.2008.TREATIES-1).

11. Le Groupe de travail a rappelé l'importance des mesures de facilitation énoncées dans la nouvelle annexe et encouragé toutes les Parties contractantes à commencer à mettre en œuvre ce texte dans les meilleurs délais. À cet égard, le Groupe de travail a noté que la Communauté européenne avait engagé des procédures internes visant à incorporer l'annexe dans la législation communautaire. Il a aussi pris note du fait qu'un des éléments de la nouvelle annexe, à savoir le Certificat international de pesée de véhicule, était déjà appliqué depuis deux ans dans les pays membres de la CEI.

12. Le Groupe de travail a également noté que, conformément à la nouvelle annexe, la CEE était tenue de suivre régulièrement l'application des dispositions de ce texte dans toutes les Parties contractantes à la Convention. Il a estimé que des indicateurs relatifs au franchissement des frontières pourraient être élaborés à cette fin et a demandé au secrétariat d'établir un projet de texte sur un ensemble de tels indicateurs, pour examen à l'une de ses sessions futures.

**B. Élaboration d'une nouvelle annexe sur le passage des frontières dans
le transport ferroviaire**

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2007/11/Rev.1; ECE/TRANS/WP.30/2007/11; document informel n° 1 (2008); ECE/TRANS/WP.30/236.

13. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.30/2007/11/Rev.1 contenant des propositions de synthèse de l'OSJD et de l'OTIF relatives à l'ajout d'une nouvelle annexe 9 à la Convention, compte tenu des légers amendements déjà adoptés au sujet des articles 4 et 8. Au cours de la session, le Groupe de travail a été informé par la Communauté européenne, l'OSJD et l'OTIF des nouveaux progrès accomplis dans ce domaine. Il a encouragé les Parties à poursuivre leurs efforts en vue de s'entendre sur des propositions de consensus et les a invitées à soumettre, au plus tard le 1^{er} juillet 2008, un document pour examen à sa prochaine session.

VI. CONVENTION INTERNATIONALE POUR FACILITER LE FRANCHISSEMENT DES FRONTIÈRES AUX VOYAGEURS ET AUX BAGAGES TRANSPORTÉS PAR VOIE FERRÉE, DU 10 JANVIER 1952 (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2008/7; ECE/TRANS/WP.30/2007/12/Rev.1; ECE/TRANS/WP.30/2007/12; ECE/TRANS/WP.30/236.

14. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa précédente session, examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2007/12/Rev.1, contenant des propositions de synthèse de l'OSJD et de l'OTIF sur une nouvelle convention internationale destinée à faciliter le franchissement des frontières dans le transport international de voyageurs par chemin de fer. Il a en outre rappelé ses débats concernant l'adoption d'une nouvelle proposition de convention dans le contexte de l'actuelle Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée, du 10 janvier 1952. La Fédération de Russie a fait état de progrès dans son étude de la possibilité d'adhérer à la Convention de 1952. L'OSJD a fait savoir que d'autres pays avaient indiqué qu'ils étaient en principe intéressés par une adhésion à la Convention de 1952. Le Groupe de travail a également pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2008/7, établi par le secrétariat et contenant des informations générales sur la Convention de 1952, ainsi que la liste des Parties contractantes (Albanie, Autriche, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède et Suisse). Il a en particulier noté que, faute de dispositions spécifiques en matière d'amendement dans la Convention de 1952, les dispositions de l'article 40 de la Convention de Vienne sur le droit des traités s'appliquaient. Il a chargé le secrétariat, par l'intermédiaire du Comité des transports intérieurs, de demander aux Parties contractantes à la Convention de 1952 de confirmer qu'elles examineraient de manière positive les propositions d'amendement à la Convention, dès lors que davantage de pays y auraient adhéré, et d'en informer le Groupe de travail.

VII. 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)

Documents: ECE/TRANS/107, ECE/TRANS/107/Rev.1 (russe seulement); ECE/TRANS/108.

A. État des Conventions

15. Le Groupe de travail a noté que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) comptaient, respectivement, 80 et 41 Parties contractantes. La liste complète des Parties contractantes aux deux Conventions peut être consultée sur le site Web de la Division des transports de la CEE.

B. Application des Conventions

16. Le Groupe de travail a été informé par l'AIT/FIA que les travaux d'élaboration des commentaires et des bonnes pratiques visant à aider à l'application judicieuse des deux Conventions progressaient et devraient être menés à bien dans les mois à venir.

VIII. TRANSIT FERROVIAIRE. CONVENTION RELATIVE À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER SOUS LE COUVERT DE LETTRES DE VOITURE SMGS (point 7 de l'ordre du jour)

17. Le Groupe de travail a une nouvelle fois regretté que jusqu'à présent aucune Partie contractante à la Convention SMGS n'ait adhéré à la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS. Vu l'importance de la nouvelle convention et les efforts déployés pour parvenir à un accord sur le texte de cet instrument, le Groupe de travail a encouragé les Parties contractantes à l'Accord SMGS à adhérer dès que possible à ladite convention. Il a par ailleurs noté qu'en Fédération de Russie les travaux en vue de parvenir à un accord sur l'adhésion à la Convention se poursuivaient. Le représentant du Bélarus a informé le Groupe de travail que l'étude de la possibilité d'assumer les obligations découlant de la Convention avait commencé au niveau national et que les autorités douanières du Bélarus utilisaient déjà la lettre de voiture SMGS comme déclaration douanière, conformément à la législation nationale.

18. Le Groupe de travail a souligné combien il importait que les pays mènent des consultations approfondies avec toutes les autorités compétentes et tous les secteurs d'activités intéressés afin d'éviter qu'à l'avenir un instrument juridique – ou un amendement à cet instrument – adopté dans le cadre de la compétence du Groupe de travail reste lettre morte.

IX. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (Convention TIR de 1975) (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 27; Manuel TIR 2007.

A. État de la Convention

19. Le Groupe de travail a noté que la Convention comptait 68 Parties contractantes. La liste complète des Parties contractantes ainsi que des pays avec lesquels peut être établie une opération TIR est annexée au rapport de la quarante-cinquième session du Comité de gestion TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93, annexe).

B. Révision de la Convention

1. Mise en œuvre des amendements à la Convention TIR et exemples de pratiques optimales

20. Le Groupe de travail a pris note des informations selon lesquelles les amendements 25, 26 et 27 avaient été appliqués sur le territoire de la Slovénie et publiés au Journal officiel de la République de Slovénie en janvier 2008. Il a rappelé que les Parties contractantes étaient en permanence invitées à porter à la connaissance du secrétariat toute information concernant la mise en œuvre sur leur territoire des derniers amendements à la Convention TIR.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/16; ECE/TRANS/WP.30/2008/8.

Utilisation des nouvelles technologies

21. Le Groupe de travail a approuvé le rapport succinct de la treizième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), tenue à Genève les 26 et 27 novembre 2007 (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/16) et a pris note du rapport de la quatorzième session, tenue les 10 et 11 avril 2008 (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2008/3). Il a été informé que la quinzième session du GE.1 se tiendrait les 16 et 17 octobre 2008 à Genève.

22. Le Groupe de travail a examiné conjointement le document ECE/TRANS/WP.30/2008/8, détaillant la méthode de soumission aux douanes de la déclaration de douane, telle qu'elle est décrite au chapitre 2 du modèle de référence eTIR, ainsi que le document informel n° 11 (2008) soumis par le Gouvernement turc. Il a accueilli le document ECE/TRANS/WP.30/2008/8 avec satisfaction mais a estimé que des précisions supplémentaires devraient y figurer. Il faudrait en particulier y inclure les questions soulevées par la Turquie dans son document informel ainsi que par la délégation russe et l'IRU lors de la session. Le Groupe de travail a donc demandé au GE.1 de poursuivre l'examen de cette question sur la base d'un document révisé, qui serait soumis par le secrétariat.

3. Propositions d'amendement à la Convention

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2008/9; ECE/TRANS/WP.30/2008/10; ECE/TRANS/WP.30/2008/11; ECE/TRANS/WP.30/2008/12; ECE/TRANS/WP.30/2008/13; ECE/TRANS/WP.30/2008/14; ECE/TRANS/WP.30/2008/1; document informel n° 9 (2008).

23. Le Groupe de travail a rappelé les débats qui avaient eu lieu à ses sessions précédentes au sujet de la proposition tendant à faire passer la garantie maximale par carnet TIR de 50 000 dollars des États-Unis à 60 000 euros (ECE/TRANS/WP.30/232, par. 40; ECE/TRANS/WP.30/234, par. 27; ECE/TRANS/WP.30/236, par. 23 à 25). Compte tenu de l'importance et du caractère urgent de cette question, le Groupe de travail avait, à sa cent dix-huitième session, décidé de se pencher sur cet aspect des propositions d'amendement séparément et à titre prioritaire. Il a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2008/9 et Corr.1 contenant des propositions visant à modifier la note explicative 0.8.3, ainsi que le document informel n° 9 (2008) contenant les résultats de l'étude de faisabilité menée par l'IRU et ses assureurs à la demande du Groupe de travail.

24. Un représentant des assureurs a souligné que la couverture ne saurait en aucun cas remplacer des mesures efficaces de gestion du risque telles que l'utilisation de systèmes informatisés pour réduire le plus possible les risques couverts. D'après les assureurs, la proposition tendant à porter à 60 000 euros le niveau maximum de la garantie aurait pour conséquence, si elle était appliquée sans être accompagnée des mesures de gestion de risque nécessaires, d'accroître le risque de manière importante. Toutefois, une telle augmentation serait faisable dans un pays donné si les assureurs estimaient que les conditions suivantes avaient été

pleinement remplies: la transmission des données en temps réel au système SafeTIR et l'établissement d'une prédéclaration électronique (document informel n° 9 (2008)).

25. Le Groupe de travail a pris note des divers arguments invoqués par les délégations à l'appui du projet d'augmentation du niveau maximum de la garantie. Quant à l'évaluation faite par les assureurs dans le document informel n° 9 (2008), le Groupe de travail a noté que le lien qu'il était proposé d'établir entre, d'une part, le niveau de la garantie TIR et, d'autre part, la transmission des données au système SafeTIR, l'établissement d'une prédéclaration électronique ne semblait pas justifié, dans la mesure où des pays peu performants pour ce qui était du système SafeTIR bénéficiaient malgré cela d'un niveau de garantie de 60 000 euros alors que d'autres pays, pourtant en pointe en matière de SafeTIR, n'avaient pas cette possibilité. Il a également été indiqué que la question de l'établissement d'une prédéclaration électronique devrait être abordée dans le cadre du projet eTIR.

26. La délégation turque a estimé qu'il serait prématuré de prendre une quelconque décision concernant une hausse du niveau maximum de la garantie tant que les Parties contractantes n'auraient pas mieux compris et appliqué les mesures de gestion du risque exigées par les assureurs dans le document informel n° 9 (2008), en particulier l'application judicieuse du système SafeTIR. En outre, la Turquie a fait observer que l'augmentation proposée irait à l'encontre des efforts faits par l'OMC pour réduire les taxes et droits de douane à l'échelle mondiale et constituerait une charge pour le secteur des transports du fait de l'augmentation considérable du prix des carnets TIR. C'est pour ces raisons que la délégation turque n'a pas accepté la proposition.

27. Compte tenu des considérations qui précèdent, le Groupe de travail s'est prononcé en faveur de la proposition d'amendement ci-après à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6: remplacer 50 000 dollars des États-Unis par 60 000 euros. Le secrétariat a été chargé de transmettre cette proposition au Comité de gestion TIR, pour examen et adoption éventuelle à sa session d'octobre 2008. Le Groupe de travail a également noté que l'application de la proposition qui a été approuvée n'empêcherait pas les Parties contractantes, si elles le souhaitent, de fixer le niveau de garantie à un montant inférieur. Quant à la question d'un éventuel réexamen du montant maximum de la garantie inspiré des modalités du calcul des droits de tirages spéciaux (DTS) pour tenir compte des fluctuations des taux de change (ECE/TRANS/WP.30/2008/9 et Corr.1), le Groupe de travail a décidé d'y revenir ultérieurement.

28. Le Groupe de travail s'est félicité de la participation d'un représentant des assureurs à ses travaux. Il s'est rendu compte que les Parties contractantes à la Convention TIR n'étaient pas pleinement au courant des rouages complexes du système de garantie internationale TIR, qui comprenait plusieurs niveaux d'assurance, de gestion du risque, de moyens de recours contre les débiteurs principaux, etc. Quelques délégations ont également estimé qu'il faudrait davantage de transparence en ce qui concerne les aspects financiers du système d'assurance. Pour traiter de ces questions et d'autres questions connexes, le Groupe de travail a invité l'IRU et les assureurs à organiser une séance d'information, qui pourrait se tenir lors d'une des futures sessions du WP.30.

29. S'agissant des autres propositions d'amendement, regroupées dans le document ECE/TRANS/WP.30/2008/11, le Groupe de travail a poursuivi ses débats en commençant par les

propositions d'amendement à la note explicative au paragraphe 2 de l'article 11 et est parvenu à un accord préliminaire (sous réserve que le document soit disponible dans les trois langues officielles de la CEE) concernant les mesures suivantes:

a) Accepter la note explicative 0.11-2 conformément à la proposition de la Fédération de Russie, à l'exception de la dernière phrase, qui devrait être remplacée par la phrase suivante: «La réclamation de paiement au titulaire du carnet TIR peut être combinée avec la notification mentionnée au paragraphe 1 a) de l'article 11.»;

b) Ne pas accepter la proposition de la CE ou de l'IRU tendant à ajouter un commentaire au paragraphe 2 de l'article 11;

c) Accepter le paragraphe 3 de l'article 11 conformément à une proposition de la CE, sous réserve que le texte précise que la référence au paragraphe 2 de l'article 11 renverra aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8;

d) Accepter les notes explicatives 0.11-3-1 et 0.11-3-2 conformément aux propositions de la CE;

e) Accepter le commentaire au paragraphe 3 de l'article 11, conformément à la proposition de la CE;

f) Accepter le paragraphe 4 de l'article 11 conformément à la proposition de la Communauté européenne. En outre, il a été accepté que les deux premières phrases de la proposition du Groupe d'experts de la révision soient examinées lors de l'examen des amendements à l'annexe 9 de la Convention. À la demande de la Fédération de Russie, la dernière partie du paragraphe 4 a été, pour l'heure, maintenue entre crochets;

g) Accepter la note explicative 0.11-4 conformément à la proposition de la CE;

h) Ne pas accepter le commentaire au paragraphe 4 de l'article 11;

i) Accepter le paragraphe 5 de l'article 11 conformément à la proposition de la CE;

j) Ne pas accepter la note explicative 0.11-5;

k) Ne pas accepter le paragraphe 6 de l'article 11.

30. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de remanier le document ECE/TRANS/WP.30/2008/13 en tenant compte de tous les amendements adoptés à ce jour à titre préliminaire, pour examen et, éventuellement, adoption à sa prochaine session.

31. Le Groupe de travail a examiné d'une manière approfondie le document ECE/TRANS/WP.30/2008/10, établi par le secrétariat et contenant une proposition visant à modifier le commentaire à l'article 23, de telle sorte qu'il indique clairement que les autorités douanières ne devraient imposer des escortes que sur la base de procédures d'appréciation du risque. Ayant, d'une manière générale, appuyé la proposition, le Groupe de travail a formulé diverses remarques de fond et de forme concernant la liste des facteurs qui devraient être pris en considération par les douanes dans le cadre de l'évaluation des risques. Quelques délégations ont

estimé que cette liste n'était pas nécessaire et qu'une référence générale aux principes de la gestion du risque serait acceptée. D'autres délégations ont quant à elles soutenu qu'une telle liste pourrait donner des orientations utiles aux Parties contractantes où les techniques de gestion du risque n'avaient pas encore été mises au point. On a fait observer que le commentaire à la note explicative 0.8.3 «Droits et taxes en cause» devrait être modifié en conséquence. Le Groupe de travail a invité toutes les délégations à envoyer, avant le 15 juillet 2008, leurs commentaires écrits sur le projet proposé et a demandé au secrétariat de réviser le document ECE/TRANS/WP.30/2008/10 à la lumière de ces commentaires. Il a également estimé que porter à 60 000 euros le montant maximal de la garantie entraînerait une baisse substantielle du nombre d'escortes nécessaires dans les pays non membres de l'UE.

32. Le Groupe de travail a également examiné un projet de commentaire à l'article 4 de la Convention, proposé par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/WP.30/2008/14, et a suggéré des modifications dans le titre du commentaire ainsi que dans le texte. Le secrétariat a été prié de soumettre une proposition révisée au Groupe de travail à sa prochaine session.

C. Application de la Convention

1. Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU)

33. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU du fonctionnement de son système SafeTIR. Du 1^{er} janvier au 30 avril 2008, l'IRU a reçu, dans un délai moyen de cinq jours, 1 021 533 messages SafeTIR, dont 52,5 % ont été transmis en temps réel (dans les vingt-quatre heures). Au cours de la même période, l'IRU a adressé 3 777 demandes de mise en concordance et a reçu des réponses à 40 % des demandes dans un délai moyen de vingt-neuf jours. Le Groupe de travail a demandé à l'IRU de communiquer au secrétariat les statistiques SafeTIR les plus récentes, afin qu'elles soient annexées au rapport de la présente session.

2. Règlement des demandes de paiement

34. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU de la situation actuelle relative au règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières aux associations nationales garantes. L'IRU a fourni les chiffres ci-après:

a) Entre le 1^{er} janvier et le 30 avril 2008, l'IRU a reçu 875 notifications et 5 896 notifications préalables envoyées par les autorités douanières à leurs associations nationales garantes;

b) Le nombre de demandes de paiement en attente de règlement au 30 avril 2008 était de 6 990;

c) Entre le 1^{er} janvier et le 30 avril 2008, 44 demandes de paiement ont été réglées et 60 demandes ont été réglées sans donner lieu à paiement.

3. Examen de l'annexe 10 de la Convention

35. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cent dix-huitième session il avait décidé, dans le cadre de son programme de travail pour 2008, d'examiner l'annexe 10 de la Convention relative à un système de contrôle international informatisé des carnets TIR (ECE/TRANS/WP.30/236,

annexe). À cet égard, l'IRU a souligné que le système SafeTIR permettait tant aux autorités douanières qu'à la chaîne de garantie de disposer d'un important outil de gestion du risque. Cependant, l'application de ce système était gravement entravée par les délais de transmission des données et par l'insuffisance du taux de réponse aux demandes de mise en concordance. Le Groupe de travail a exhorté les Parties contractantes à améliorer la mise en œuvre de l'annexe 10. L'IRU a été chargée, en collaboration avec le secrétariat, de recenser les questions concrètes qui pourraient être abordées par le Groupe de travail à sa prochaine session.

4. Manuel TIR

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2008/15; Manuel TIR 2007.

36. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2008/15, établi par le secrétariat et contenant des propositions visant à actualiser le chapitre 5 du Manuel TIR (exemples de bonnes pratiques) de façon à prendre pleinement en compte l'entrée en vigueur de l'annexe 10 de la Convention. Il a approuvé les propositions d'amendement au chapitre 5 et a demandé au secrétariat d'en tenir compte dans la prochaine mise à jour du Manuel TIR.

5. Autres questions

37. Le Groupe de travail n'a pas examiné d'autres problèmes ou difficultés rencontrés par les autorités douanières, les associations nationales, les assureurs internationaux ou l'IRU dans l'application de la Convention.

X. PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIER PAR DES CONTREBANDIERS (point 9 de l'ordre du jour)

38. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que, le 7 février 2008, il avait reçu, pour la première fois, un formulaire de rapport sur les fraudes (FRF), qu'il avait transmis aux destinataires figurant sur la liste. Les Parties contractantes ont été encouragées à utiliser le formulaire FRF pour contribuer à la lutte contre les fraudes dont le système TIR était la cible.

XI. RÉOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS (point 10 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/2008/16.

39. Le Groupe de travail n'a pas examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2008/16, contenant une vue d'ensemble des résolutions et recommandations adoptées par le Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports (GE.30) et le Groupe de travail, car le secrétariat, faute de ressources, n'avait pas été en mesure de finaliser le document. Aussi le Groupe de travail a-t-il décidé de revenir à cette question à sa prochaine session.

XII. QUESTIONS DIVERSES (point 11 de l'ordre du jour)

40. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les rapports nationaux présentés par la Bulgarie et la Hongrie. Il a invité les délégations des autres pays à communiquer leur rapport national au secrétariat. Des informations détaillées sur la teneur de tels rapports, dont la longueur ne devrait pas dépasser une page et demie, figure dans le rapport de la cent dix-huitième session du Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.30/236, par. 38).

41. Le Groupe de travail a pris note d'un exposé sur le concept de l'ingénierie de la sûreté à l'échelle mondiale, présenté par un représentant de l'Institute for Electrical and Electronics Engineers (États-Unis), et a demandé au secrétariat d'en afficher le texte sur le site Web de la Division des transports de la CEE.

42. Le Groupe de travail a noté que, le 4 juin 2008, le Règlement (CE) n° 450/2008 du Parlement européen et du Conseil, en date du 23 avril 2008, établissant le Code des douanes communautaire (Code des douanes modernisé) avait été publié au Journal officiel L145 (2008) de l'Union européenne.

A. Dates des prochaines sessions

43. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa cent vingtième session pendant la semaine du 6 au 10 octobre 2008, parallèlement à la quarante-sixième session du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2). Le secrétariat a pris des dispositions pour que la cent vingt et unième session se tienne pendant la semaine du 2 au 6 février 2009, parallèlement à la quarante-septième session du Comité de gestion TIR, et que la cent vingt-deuxième session se tienne pendant la semaine du 8 au 12 juin 2009.

B. Restrictions à la distribution des documents

44. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer des restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

XIII. ADOPTION DU RAPPORT (point 12 de l'ordre du jour)

45. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cent dix-neuvième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe

**TABLEAU GÉNÉRAL DES STATISTIQUES DU SYSTÈME SafeTIR POUR LA PÉRIODE
DU 1^{er} JANVIER AU 31 MAI 2008**

Pays		Données de fin d'opérations transmises	Transmission en temps réel (24 heures)	Délai moyen de transmission (jours)	Taux de données manquantes	Nombre total de demandes de mise en concordance	Nombre total de réponses	Taux de réponse	Délai moyen de mise en concordance (jours)
1	Albanie	0	0,00 %	-	100 %	29	0	0 %	0
2	Allemagne AIST	13 041	74,33 %	2	5 %	21	20	95 %	8
	Allemagne BGL	46 381		2		189	183	97 %	7
3	Arménie	1 649	0,00 %	27	24 %	13	9	69 %	28
4	Autriche	13 142	20,07 %	7	12 %	59	31	53 %	69
5	Azerbaïdjan	6 117	9,20 %	6	10 %	1	0	0 %	0
6	Bélarus	59 772	78,52 %	1	1 %	18	18	100 %	44
7	Belgique-Luxembourg	4 671	0,00 %	20	35 %	179	11	6 %	28
8	Bulgarie	37 638	54,11 %	3	7 %	198	96	48 %	26
9	Chypre	0	0,00 %	-	100 %	2	0	0 %	0
10	Croatie	3 428	0,23 %	11	30 %	11	9	82 %	48
11	Danemark	1 999	58,88 %	3	3 %	15	12	80 %	22
12	Espagne	4 436	37,69 %	6	12 %	7	6	86 %	24
13	Estonie	1 769	91,52 %	2	2 %	12	12	100 %	12
14	ex-Rép. yougoslave de Macédoine	6 736	56,22 %	3	22 %	13	0	0 %	0
15	Fédération de Russie	589 089	72,06 %	1	1 %	477	115	24 %	50
16	Finlande	2 155	46,13 %	6	5 %	41	41	100 %	2
17	France	12 493	67,63 %	2	6 %	35	30	86 %	26

	Pays	Données de fin d'opérations transmises	Transmission en temps réel (24 heures)	Délai moyen de transmission (jours)	Taux de données manquantes	Nombre total de demandes de mise en concordance	Nombre total de réponses	Taux de réponse	Délai moyen de mise en concordance (jours)
18	Géorgie	0	0,00 %	-	100 %	31	22	71 %	74
19	Grèce	19 153	0,07 %	9	20 %	9	0	0 %	0
20	Hongrie	9 901	71,65 %	2	5 %	67	46	69 %	37
21	Iran (Rép. islamique d')	5 231	23,03 %	5	60 %	102	54	53 %	60
22	Irlande	0	0,00 %	-	100 %	5	5	100 %	20
23	Israël	0	0,00 %	-	100 %	0	0	0 %	0
24	Italie	26 168	18,37 %	11	9 %	120	103	86 %	16
25	Jordanie	51	0,00 %	110	95 %	7	3	43 %	2
26	Kazakhstan	20 460	3,66 %	17	4 %	160	96	60 %	1
27	Kirghizistan	3 685	32,10 %	5	5 %	0	0	0 %	0
28	Koweït	0	0,00 %	-	0 %	0	0	0 %	0
29	Lettonie	3 988	77,21 %	2	1 %	42	42	100 %	34
30	Liban	267	49,06 %	2	4 %	0	0	0 %	0
31	Lituanie	7 989	63,66 %	4	2 %	6	5	83 %	41
32	Malte	0	0,00 %	-	0 %	0	0	0 %	0
33	Maroc	296	5,07 %	22	62 %	1	0	0 %	0
34	Moldova	17 460	94,67 %	1	22 %	89	1	1 %	0
35	Mongolie	24	0,00 %	84	41 %	0	0	0 %	0
36	Monténégro	405	95,31 %	1	6 %	0	0	0 %	0
37	Norvège	932	50,97 %	5	9 %	13	12	92 %	12
38	Ouzbékistan	1 233	0,00 %	51	57 %	462	291	63 %	28
39	Pays-Bas	7 772	38,37 %	9	15 %	40	33	83 %	14

Pays		Données de fin d'opérations transmises	Transmission en temps réel (24 heures)	Délai moyen de transmission (jours)	Taux de données manquantes	Nombre total de demandes de mise en concordance	Nombre total de réponses	Taux de réponse	Délai moyen de mise en concordance (jours)
40	Pologne	27 304	38,68 %	4	1 %	5	5	100 %	6
41	Portugal	190	0,00 %	17	63 %	5	1	20 %	14
42	République arabe syrienne	2 674	23,67 %	6	15 %	2	2	100 %	7
43	République tchèque	5 931	85,47 %	1	4 %	38	32	84 %	16
44	Roumanie	36 608	2,43 %	32	29 %	767	15	2 %	42
45	Royaume-Uni	11 246	0,00 %	18	19 %	41	29	71 %	16
46	Serbie	10 930	98,99 %	0	6 %	6	0	0 %	0
47	Slovaquie	3 067	76,23 %	1	6 %	22	11	50 %	23
48	Slovénie	7 804	75,14 %	2	2 %	14	14	100 %	3
49	Suède	2 966	41,37 %	6	9 %	56	45	80 %	17
50	Suisse-Liechtenstein	1 722	51,39 %	5	8 %	16	16	100 %	8
51	Tadjikistan	2 211	0,00 %	74	36 %	16	5	31 %	24
52	Tunisie	0	0,00 %	-	100 %	1	0	0 %	0
54	Turkménistan	1 732	0,00 %	47	57 %	1	1	100 %	32
53	Turquie	174 684	3,47 %	7	16 %	292	162	55 %	82
55	Ukraine	81 067	31,27 %	6	11 %	478	209	44 %	30
Total		1 299 667	52,02 %	5	9 %	4 234	1 853	44 %	30
