



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/198  
3 décembre 2001

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 QUATRE-VINGT-DIX-NEUVIÈME SESSION  
(23-25 octobre 2001)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1 - 4
Adoption de l'ordre du jour.....	5 et 6
Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail .....	7 - 9
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail.....	10 et 11
Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) .....	12 - 19
a) État des Conventions.....	12 - 14
b) Application des Conventions.....	15 - 19

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<u>Paragraphe</u> s
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») .....	20 - 24
Élaboration d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières.....	20 - 24
Projets de Convention de la CEE-ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer .....	25 - 29
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975).....	30 - 108
a) État de la Convention .....	30 - 42
b) Révision de la Convention .....	43 - 68
i) Adoption de propositions d'amendement et d'exemples des meilleures pratiques dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR .....	43 - 47
ii) Préparation de la phase III du processus de révision TIR.....	48 - 68
c) Élargissement du champ d'application de la Convention .....	69
d) Application de la Convention .....	70 - 108
i) Règlement des demandes de paiement.....	71 - 74
ii) Inclusion d'un numéro d'identification du titulaire dans le carnet TIR.....	75 - 78
iii) Rétablissement de la garantie pour les marchandises «à risque» et autres marchandises exclues .....	79 - 86
iv) Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés ou falsifiés .....	87 - 91
v) Application de l'article 38 de la Convention.....	92 - 94
vi) Véhicules routiers assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses .....	95 - 98

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<u>Paragraphes</u>
vii) Manuel TIR .....	99 et 100
viii) Autres questions.....	101 - 108
Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers.....	109 - 111
Programme de travail pour 2002-2006.....	112
Questions diverses.....	113 - 115
a) Dates des prochaines sessions .....	113 et 114
b) Restrictions à la distribution des documents .....	115
Adoption du rapport .....	116

\* \* \*

Annexe 1: Contrebande de tabac et d'alcool: Renseignements communiqués par le Royaume-Uni

Annexe 2: Programme de travail pour les années 2002 à 2006

## **RAPPORT**

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa quatre-vingt-dix-neuvième session du 23 au 26 octobre 2001.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Jordanie, Koweït, Lettonie, Liban, Lituanie, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Yougoslavie. La Communauté européenne (CE) était également représentée.
3. Une organisation intergouvernementale était représentée: Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme (AIT), Fédération internationale de l'automobile (FIA) et Transfrigoroute International.

### **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Documents: TRANS/WP.30/197 et Add.1

5. Le Groupe de travail a noté avec un réel mécontentement que l'essentiel de la documentation en français et en russe – dont l'ordre du jour – n'avait pas été distribué avant la réunion. Il avait donc été impossible aux délégations de préparer convenablement la session, ce qui avait retardé le processus de prise de décisions du Groupe de travail. Le Groupe de travail a prié le Comité des transports intérieurs de faire état de cette question auprès des autorités compétentes des organes des Nations Unies, en vue de remédier, à l'avenir, à un tel état de choses. Il a en outre invité les délégations à s'adresser au Directeur général de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG) pour protester contre cette situation inacceptable.
6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/197 et Add.1) en y ajoutant les questions ci-après au titre du point 7 d) viii):
  - Autorisation supplémentaire à obtenir pour transiter par le territoire de la Fédération de Russie;
  - Problèmes rencontrés par les entreprises de transport qui utilisent des carnets TIR remplis à la main.

## **ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

Documents: Document de la CEE sur les accords et conventions conclus au niveau international dans le domaine des transports et document sans cote n° 24 (2001)

7. Le Groupe de travail a été informé que la Division des transports de la CEE avait organisé une réunion des représentants permanents de pays membres de la CEE qui s'étaient inquiétés des conflits éventuels entre la facilitation des transports et la sécurité à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001. Les organes subsidiaires de la CEE ont donc été priés de tenir compte de ces préoccupations dans leurs travaux visant à faciliter les transports.

8. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des modifications apportées au site Web ([www.unece.org/trans/new\\_tir/home.html](http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html)) de la Section de facilitation du passage des frontières de la Division des transports de la CEE, sur la base des suggestions faites par le Groupe de travail dans le document sans cote n° 24 (2001).

9. Le Groupe de travail a pris note du document de la CEE sur le statut des accords et conventions conclus au niveau international dans le domaine des transports.

## **ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

10. Le représentant de la Commission européenne a informé le Groupe de travail de la publication récente d'une édition provisoire d'un manuel de transit pour les systèmes de transit communautaire et de transit commun, à consulter sur le site Web suivant: [www.europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/info\\_doc/customs/transit/transitmanual\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/customs/transit/transitmanual_en.htm).

11. Le Groupe de travail a en outre pris note des renseignements fournis par la Commission européenne au sujet d'une base de données électronique contenant des informations sur les bureaux de douane dans les zones de transit communautaire et de transit commun. Cette base de données peut être consultée sur le site Web suivant: [www.europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/dds/en/csrdhome.htm](http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/dds/en/csrdhome.htm).

## **CONVENTIONS DOUANIÈRES RELATIVES À L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS PRIVÉS (1954) ET DES VÉHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX (1956)**

Documents: ECE/TRANS/107/Rev.1, ECE/TRANS/108 et document sans cote n° 23 (2001)

### **a) État des Conventions**

12. Le Groupe de travail a été informé que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) comptaient à l'heure actuelle respectivement 76 et 37 Parties contractantes.

13. Le texte intégral des conventions en anglais, français et russe ainsi que les listes complètes des Parties contractantes à celles-ci sont disponibles sur le site Web de la CEE-ONU: [www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs).

14. Le Groupe de travail a souligné que les versions anglaise et française des conventions semblaient présenter des divergences et que la version russe pourrait aussi en présenter avec les autres versions. Il a invité l'ensemble des Parties contractantes à signaler au secrétariat toutes les différences qu'elles auraient décelées, et a demandé à celui-ci d'harmoniser les différentes versions des Conventions.

**b) Application des Conventions**

15. Le Groupe de travail a pris note d'une communication de l'AIT/FIA sur le fonctionnement du système de carnet de passage en douane (CPD), qui fait partie intégrante des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956).

16. Le Groupe de travail a en outre pris note d'informations fournies par l'AIT/FIA concernant la ratification des deux conventions contenues dans le document sans cote n° 23 (2001). L'AIT/FIA a informé le Groupe de travail qu'un certain nombre de pays reconnaissent et appliquaient les conventions sans les avoir ratifiées. Cette situation soulevait des difficultés considérables pour cette organisation.

17. En conséquence, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inviter les pays en question à adhérer aux deux conventions.

18. Le Groupe de travail a été informé de l'état de la Convention sur l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), administrée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), qui était censée regrouper en un seul et même instrument juridique toutes les dispositions régissant l'admission temporaire. Il a pris note qu'un grand nombre de Parties contractantes aux Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) n'avaient pas encore ratifié l'annexe C de la Convention d'Istanbul, qui concerne les moyens de transport.

19. Les renseignements concernant le système de carnet de passage en douane contenus dans les communications faites par l'AIT/FIA seront disponibles sur le site Web de la Division des transports de la CEE-ONU: [www.unece.org/trans/new\\_tir/home.html](http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html).

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES  
DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 («CONVENTION SUR  
L'HARMONISATION»)**

Documents: ECE/TRANS/55, [www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm),  
TRANS/WP.30/2001/16, TRANS/WP.30/AC.3/8, TRANS/WP.30/2000/16 et  
TRANS/WP.30/2000/11

**Élaboration d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage  
des frontières**

20. Le Groupe de travail a rappelé que l'élaboration d'une nouvelle annexe 8 à la «Convention sur l'harmonisation» avait pour but de traiter de façon complète et cohérente de tous les éléments importants pour la rationalisation des formalités de passage des frontières en transport routier international, pour les différents types de marchandises, en particulier les denrées périssables, les véhicules routiers, les conducteurs ainsi que les formalités et infrastructures aux points de passage des frontières.

21. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le secrétariat avait préparé un texte récapitulatif de la nouvelle annexe 8 tenant compte des observations précédentes du Groupe de travail et du Comité de gestion de la Convention (TRANS/WP.30/2001/16). Ce projet d'annexe contenait des dispositions techniques détaillées relatives à un certificat international de contrôle technique, comme prévu par l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles, qui avait été signé en 1997 par 22 pays de la CEE-ONU, et qui compte actuellement six Parties contractantes. Ce projet d'annexe contenait aussi un nouveau certificat international de pesée du véhicule, qui avait pour objet de supprimer le pesage répété des véhicules aux frontières.

22. Après avoir examiné le texte du projet d'annexe, le Groupe de travail a estimé, à ce stade, qu'à l'exception de l'article 2 relatif à la facilitation des procédures d'obtention de visas par les conducteurs professionnels, qui pour certaines délégations appelait des réserves, et éventuellement de celles du paragraphe 1 de l'article 4, les articles de la nouvelle annexe 8 étaient acceptables dans leur principe. Les représentants de l'IRU et de Transfrigoroute International ont tous les deux expliqué qu'ils tenaient à ce que les conducteurs professionnels obtiennent des visas.

23. Le Groupe de travail, rappelant que l'administration de la «Convention sur l'harmonisation» relevait de son mandat, a décidé d'examiner les résultats des consultations nationales conjointement avec les autorités et ministères compétents sur l'acceptabilité des différentes dispositions de la nouvelle annexe 8 à sa prochaine session, en février 2002. Une décision serait alors prise quant à la nécessité d'un examen plus approfondi de certaines dispositions techniques de cette annexe, qui serait éventuellement confié à des groupes d'experts spéciaux, créés par le Groupe de travail. Le texte intégral de la nouvelle annexe 8 pourrait ensuite être finalisé à la session d'été du Groupe de travail et pourrait être soumis pour adoption au Comité de gestion de la Convention, à sa cinquième session, prévue en octobre 2002.

24. Dans ce contexte, le Groupe de travail a pris note d'une étude exécutée par l'IRU concernant les problèmes de visa auxquels sont confrontés les conducteurs professionnels en transport routier international.

**PROJETS DE CONVENTION DE LA CEE-ONU RELATIVE À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER**

Documents: TRANS/2001/10, TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/2000/17, TRANS/WP.30/164 et TRANS/WP.30/R.141

25. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-seizième session il avait conclu ses travaux en vue de l'élaboration d'un régime de transit douanier paneuropéen harmonisé pour le transport international de marchandises par chemin de fer. Il avait décidé de transmettre, par les voies diplomatiques, les deux projets de convention qu'il avait élaborés à cette fin respectivement, aux Parties contractantes à la Convention COTIF et à l'Accord SMGS, en vue de solliciter leur avis sur la démarche suivie et sur les régimes de transit douanier proposés dans ces deux instruments (TRANS/WP.30/192, par. 14 à 21).

26. Le Groupe de travail a été informé que le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU avait envoyé, le 30 mai 2001, une lettre à toutes les Parties contractantes à la Convention et à l'Accord précités pour leur demander de faire connaître leurs vues sur les deux projets de convention. Jusqu'ici, le secrétariat avait reçu six réponses. Le Groupe de travail a invité les Parties contractantes qui ne l'auraient pas encore fait à envoyer au secrétariat leurs observations concernant ces deux projets aussitôt que possible. Une délégation a noté que, en attendant le résultat des négociations concernant les deux projets de convention, la Convention COTIF et l'Accord SMGS continuaient à coexister dans plusieurs pays.

27. Le Groupe de travail a aussi été informé que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) avait proposé que l'on envisage la possibilité de demander à un plus grand nombre de pays de devenir Parties à la Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (Convention TIF de 1952).

28. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat prévoyait d'organiser une réunion informelle ad hoc d'experts de pays et d'organisations internationales intéressés pour examiner une fois encore les dispositions du projet de convention basé sur la lettre de voiture SMGS, et pour établir éventuellement un projet de texte révisé pour examen à l'une des prochaines sessions du Groupe de travail. Cette réunion pourrait se tenir en décembre 2001 ou janvier 2002.

29. Le Groupe de travail a aussi été informé d'un voyage d'étude exécuté par le secrétariat sur la frontière biélorusso-polonaise pour étudier les conditions d'application d'un régime de transit douanier dans le transport ferroviaire international. L'une des conclusions du voyage d'étude avait été qu'il serait possible d'améliorer considérablement l'efficacité du transport ferroviaire international en mettant en place un régime efficace de transit douanier international.



**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR  
DE 1975)**

Documents: ECE/TRANS/17 et Amendements 1 à 19 et Manuel TIR 1999  
[www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm))

**a) État de la Convention**

Documents: TRANS/WP.30/2001/17, TRANS/WP.30/AC.2/61, annexe 1,  
[www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm), notification dépositaire C.N.36.2001.TREATIES-1,  
notification dépositaire C.N.37.2001.TREATIES-2, notification dépositaire  
C.N.503.2001.TREATIES-4, notification dépositaire C.N.688.2001.TREATIES-4 et notification  
dépositaire C.N.688.2001.TREATIES-4

30. Le Groupe de travail a été informé que le nombre de Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 s'élevait actuellement à 64.

31. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2001 des opérations TIR pourraient être effectuées avec le Turkménistan. L'Association turkmène de transporteurs routiers internationaux (THADA) avait été désignée comme association garante chargée de délivrer les carnets TIR dans ce pays.

32. Avec l'adhésion du Turkménistan, des opérations TIR peuvent désormais être effectuées dans 51 Parties contractantes d'après les informations fournies par l'IRU.

33. Une liste complète de Parties contractantes à la Convention ainsi qu'une liste de pays dans lesquels des opérations TIR peuvent être effectuées sont annexées au rapport de la trentième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/63, annexe 1).

34. Des informations actualisées en permanence sur le champ d'application de la Convention TIR sont disponibles sur le site Web de la Convention TIR à l'adresse suivante:  
[http://www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm).

35. Le Groupe de travail a été informé qu'un séminaire TIR national s'était tenu les 25 et 26 juillet 2001 à Belgrade. Un peu plus tard, le 27 septembre 2001, un accord avait été signé entre l'administration douanière fédérale de Yougoslavie et la Chambre de commerce yougoslave, qui établissait les bases juridiques et administratives du rétablissement du régime TIR en Yougoslavie. La date de la reprise des opérations en Yougoslavie a été fixée au 1<sup>er</sup> décembre 2001.

36. Le Groupe de travail a noté qu'un séminaire régional TIR pour la région d'Asie centrale et transcaucasienne s'était tenu à Baku (Azerbaïdjan), les 2 et 3 octobre 2001. Ce séminaire avait été organisé en coopération avec le Comité douanier d'État de la République d'Azerbaïdjan.

37. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité de gestion TIR, en octobre 2000, avait adopté un grand nombre de propositions d'amendement à la Convention (TRANS/WP.30/AC.2/59 annexes 3 et 4, et Corr.1 et 2).

38. Après vérification de ces propositions d'amendement par le secrétariat, le Secrétaire général des Nations Unies avait envoyé les notifications depositaires nécessaires relatives à ces amendements.

39. La notification depositaire C.N.36.2001.TREATIES-1 reprend toutes les propositions d'amendement contenues dans le document TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 3, concernant la phase II de la révision de la Convention TIR. Ces amendements entreraient en vigueur trois mois après l'expiration d'une période de 12 mois suivant la date de délivrance de la notification depositaire, à condition qu'aucune objection n'ait été formulée, c'est-à-dire le 12 mai 2002. Les observations relatives à ces propositions d'amendement, adoptées par le Groupe de travail sont reproduites dans le document TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 5.

40. La notification depositaire C.N.37.2001.TREATIES-2 reprend les propositions d'amendement relatives aux amendements applicables aux véhicules équipés de bâches coulissantes et à l'article 3 de la Convention, telles qu'elles figurent dans le document TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 4. Les amendements concernant les véhicules équipés de bâches coulissantes étaient déjà entrés en vigueur le 12 juin 2001, tels qu'ils figuraient dans la notification depositaire C.N.503.2001.TREATIES-4, établie par le Secrétaire général des Nations Unies le 23 mai 2001. Les amendements concernant l'article 3 de la Convention entreraient en vigueur trois mois après l'expiration d'une période de 12 mois suivant la date de délivrance de la notification depositaire, à condition qu'aucune objection n'ait été formulée, c'est-à-dire le 12 mai 2002.

41. Le 24 juillet 2001, le Secrétaire général des Nations Unies a publié la notification depositaire C.N.688.2001.TREATIES-4, qui contient des corrections à la notification depositaire C.N.37.2001.TREATIES-2. Le texte des corrections figure dans les documents TRANS/WP.30/AC.2/59, Corr.1 et 2. Aucune objection n'ayant été reçue le 22 octobre 2001, les corrections contenues dans la notification depositaire C.N.1106.2001.TREATIES-5 en date du 23 octobre 2001 sont entrées en vigueur.

42. Les corrections contenues dans la notification depositaire C.N.688.2001.TREATIES-4 étaient devenues nécessaires parce que le carnet TIR, tenu par le secrétariat de la CEE/ONU et contenant le texte de synthèse de la Convention TIR, contenait une erreur de numérotation des croquis figurant aux annexes 2 et 7 de la Convention. Étant donné que le Manuel TIR a servi à préparer et à adopter les propositions d'amendement ci-dessus concernant les bâches coulissantes, les amendements concernant les annexes contenaient la même erreur, qui a désormais été corrigée par la notification depositaire C.N.688.2001.TREATIES-4. Une note explicative établie par le secrétariat sur les corrections contenues dans la notification depositaire figure dans le document TRANS/WP.30/2001/17. D'autres corrections aux versions française et russe des propositions d'amendement, adoptées par le Comité de gestion en octobre 2000 sont reproduites dans les Corr. 3 et 4 au document TRANS/WP.30/AC.2/59.

**b) Révision de la Convention**

**i) Adoption de propositions d'amendement et d'exemples des meilleures pratiques dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR**

Documents: TRANS/WP.30/2001/14, TRANS/WP.30/AC.2/59 et Corr.1 et 2, TRANS/WP.30/192 et TRANS/WP.30/2000/18

43. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa quatre-vingt-seizième session, il avait achevé la phase II de la révision du TIR en se mettant d'accord sur un ensemble complexe de propositions d'amendement à la Convention et en adoptant des exemples des meilleures pratiques. À sa vingt-neuvième session (19 et 20 octobre 2000), le Comité de gestion TIR avait adopté les propositions d'amendement établies par le Groupe de travail, ainsi que les observations y relatives (TRANS/WP.30/AC.2/59, annexes 3 et 5, et Corr.1 et 2). Le Comité de gestion a en outre entériné les exemples des meilleures pratiques soumises par le Groupe de travail (TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 7).

44. La phase II de la révision de la Convention TIR avait pour principal objectif de faciliter l'application de la Convention au niveau national. À cette fin, le rôle des différentes parties intervenant dans une opération TIR a été clairement défini. En outre, des conseils ont été donnés pour que les formalités administratives nationales obligatoires concourent au fonctionnement efficace du régime TIR et, le cas échéant, à un recouvrement rapide des droits de douane et des taxes en jeu auprès de la personne directement responsable (par exemple le titulaire du carnet TIR) ou, si cela s'avérait impossible, auprès des associations nationales garantes.

45. En ce qui concerne l'élaboration des meilleures pratiques, le Groupe de travail a pris note que, conformément au mandat qui lui avait été confié, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) avait établi un exemple d'habilitation et un exemple d'accord contenant des prescriptions minimales, qui figurent dans le document TRANS/WP.30/2001/14.

46. Le Groupe de travail a estimé qu'un certain nombre d'éléments méritaient un complément d'examen et il a demandé aux délégations de soumettre au secrétariat leurs observations par écrit, afin que la TIRExB puisse continuer à délibérer sur les éléments en question. Néanmoins, le Groupe de travail a estimé que l'exemple d'habilitation et d'accord reproduit dans le document TRANS/WP.30/2001/14 serait une aide précieuse aux autorités douanières pour la négociation ou la renégociation de ces habilitations et accords.

47. Le Groupe de travail a pris note que le secrétariat, dès l'entrée en vigueur des amendements adoptés au titre de la phase II de la révision de la Convention TIR, établirait un document précisant s'il convient de modifier la résolution n° 49 du 3 mars 1995 adoptée par le Groupe de travail et la recommandation du 20 octobre 1995 adoptée par le Comité de gestion TIR.

**ii) Préparation de la phase III du processus de révision TIR**

Documents: TRANS/WP.30/2001/19, TRANS/WP.30/2001/18, TRANS/WP.30/2001/15, TRANS/WP.30/2001/13, TRANS/WP.30/2001/12, TRANS/WP.30/2001/11, TRANS/WP.30/2001/9, TRANS/WP.30/2001/8, TRANS/WP.30/2001/6, TRANS/WP.30/2001/5 documents sans cote n° 20 (2001), n° 15 (2001), n° 14 (2001), n° 13 (2001), n° 12 (2001), n° 8 (2000), n° 7 (2000), n° 1 (2000), TRANS/WP.30/1999/5 et document sans cote n° 5 (1997)

48. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa quatre-vingt-seizième session, il avait été décidé d'entreprendre la phase III du processus de révision de la Convention TIR, ce qui supposait l'examen des éléments suivants (TRANS/WP.30/192, par. 33):

- Révision du carnet TIR, et notamment inclusion de données supplémentaires (numéro d'identification, numéro de code SH, valeur des marchandises, etc.) (TRANS/WP.30/188, par. 31);
- Accroître le nombre de lieux de chargement et de déchargement sous scellement douanier (TRANS/WP.30/186, par. 42 et 43);
- Possibilités d'écourter les délais légaux de notification en cas de non-apurement des carnets TIR (TRANS/WP.30/188, par. 38);
- Utilisation de nouvelles techniques dans les opérations TIR, y compris pour écourter les délais de notification en cas de non-apurement (TRANS/WP.30/188, par. 31).

49. À sa quatre-vingt-dix-septième session, le Groupe de travail avait décidé d'examiner aussi, dans le cadre de la phase III de la révision de la Convention TIR, des propositions d'amendement concernant la définition et les droits de vote des organisations d'intégration économique régionale (TRANS/WP.30/194, par. 43).

– Organisations d'intégration économique régionale

50. Le Groupe de travail a examiné les renseignements communiqués par la Commission européenne dans le document TRANS/WP.30/2001/15 et le document sans cote n° 20 (2001), établis par le secrétariat de la CEE/ONU à propos de l'expression «organisations d'intégration économique régionale» dans les accords et les conventions internationales.

51. Le Groupe de travail a de nouveau examiné en détail les différents éléments de cette question. Il a estimé que les renseignements concernant les domaines de compétence qui avaient été transférés des États membres à la Communauté européenne, en sa qualité d'organisation d'intégration économique régionale allaient aider le Comité de gestion TIR et les Parties contractantes à la Convention à prendre des décisions. La Commission européenne a été priée de communiquer ces renseignements dans la mesure du possible.

52. Le Groupe de travail a noté que, avant de pouvoir considérer une organisation comme une organisation d'intégration économique régionale dotée d'un statut supranational, il fallait en connaître certaines caractéristiques, comme son statut juridique ou sa compétence.

Dans ces conditions, les délégations ont été priées de communiquer au secrétariat toute information intéressante concernant les autres organisations d'intégration économique régionale auxquelles elles sont parties.

53. Le Groupe de travail a décidé de transmettre la proposition de la Commission européenne à la prochaine session du Comité de gestion TIR. La Communauté européenne a informé le Groupe de travail qu'elle pourrait apporter quelques modifications à ses propositions initiales avant de les soumettre au Comité de gestion TIR.

54. Les représentants de la Turquie ont formulé une réserve concernant la proposition de la Communauté européenne. La délégation turque, qui a demandé que sa position soit rapportée en détail, a estimé que dans la perspective d'un éventuel élargissement de l'Union européenne, la proposition de la Communauté européenne risquait à l'avenir d'empêcher le Comité de gestion TIR de prendre des décisions. Elle a attiré l'attention du Groupe de travail sur le fait que, au cas où, à l'avenir, d'autres organisations d'intégration économique régionale adhèreraient à la Convention TIR, certaines Parties contractantes seraient doublement représentées au Comité de gestion TIR.

– Révision du carnet TIR

55. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa quatre-vingt-dix-huitième session, il avait examiné en détail l'utilité d'insérer de nouvelles données dans le carnet TIR. Il avait alors estimé que des données supplémentaires pourraient être utiles pour le recouvrement de dettes et pour la facilitation des procédures douanières ultérieures (TRANS/WP.30/196, par. 35 à 39). Comme cela le lui avait été demandé, le secrétariat a établi un document sur les possibilités d'instaurer une procédure d'enquête visant à réunir les données nécessaires au déclenchement d'une procédure de recouvrement des sommes réclamées par les douanes (TRANS/WP.30/2001/18).

56. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Commission européenne des conclusions de son sous-groupe des données, auquel participent aussi bien les autorités douanières que les transporteurs. Les conclusions en question sembleraient indiquer que souvent les transporteurs ne peuvent indiquer ni le numéro de code SH ni la valeur des marchandises parce qu'ils ne les connaissent pas. Par ailleurs, il semble que les autorités douanières n'aient pas une position commune sur l'utilité de ce genre d'information. D'aucuns ont fait remarquer que l'information contenue dans le document TRANS/WP.30/2001/18, établi par le secrétariat, selon laquelle le transporteur disposait d'une facture pro forma ne figurait pas dans les conclusions du sous-groupe.

57. Le Groupe de travail a décidé de remettre à plus tard l'examen de l'inclusion du numéro de code SH et de la valeur des marchandises en attendant de pouvoir disposer des conclusions finales du sous-groupe des données. Le Groupe de travail a néanmoins estimé que les conclusions du sous-groupe ne pourraient être considérées que comme un des éléments nouveaux à examiner dans le cadre de la Convention TIR, compte tenu des grandes différences existant entre, d'une part, le TIR et, d'autre part, le système commun de transit de la Communauté européenne, en ce qui concerne les procédures et les modalités. Le Groupe de travail a donc estimé qu'il faudrait peut-être étudier séparément les prescriptions applicables en propre à la documentation requises en plus de celles énoncées dans la Convention TIR.

58. Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait examiner plus en détail la proposition contenue dans le document TRANS/WP.30/2001/18, qui préconise le recours à des éléments supplémentaires en cas de lancement d'une procédure de recouvrement de sommes réclamées par les douanes. Il a en outre décidé que cette procédure devrait être établie entre les bureaux des douanes de destination et de départ de différents pays et qu'il ne serait par conséquent peut-être pas pratique d'inclure cette procédure dans la procédure d'enquête nationale déjà prévue par les autorités douanières en cas de non-apurement d'un carnet TIR (TRANS/WP.30/AC.2/59, par. 47, et annexe 7). L'inclusion de données supplémentaires pourrait au contraire être considérée comme une assistance mutuelle, situation qui est déjà prévue, dans les grandes lignes, dans la Convention TIR, aux articles 42 et 50.

59. Le Groupe de travail a demandé aux délégations de communiquer au secrétariat leur avis sur la faisabilité et l'utilité de la création d'une procédure d'assistance mutuelle dans le cadre de la Convention TIR et il a demandé au secrétariat d'établir pour la prochaine session une proposition en ce sens.

– Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

60. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2001/19, qui a été établi par le secrétariat et qui propose trois variantes pour augmenter le nombre de lieux de chargement et de déchargement.

61. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen détaillé de cette question à sa prochaine session, étant donné que le document TRANS/WP.30/2001/19 n'était pas disponible dans toutes les langues. Néanmoins, à l'issue d'un premier échange de vues, quelques délégations ont estimé que dans l'hypothèse où il faudrait augmenter le nombre de bureaux de douane de départ et de destination, il vaudrait peut-être mieux apporter un amendement à la Convention TIR plutôt que d'essayer d'élargir l'interprétation des dispositions existantes de la Convention.

– Possibilités de réduction des délais juridiquement requis pour notifier le non-apurement des carnets TIR

62. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-dix-septième session, il avait décidé que les autorités douanières ne sauraient accepter aucune réduction des délais légaux de notification en cas de non-apurement d'un carnet TIR, conformément aux dispositions de la Convention (TRANS/WP.30/194, par. 41).

63. Le Groupe de travail a été informé que l'IRU examinerait à nouveau la question de la notification préalable du non-apurement, une fois que la Communauté européenne aurait entrepris la révision de la procédure d'enquête prévue dans le système commun de transit.

64. L'IRU a demandé au Groupe de travail d'examiner, lors d'une prochaine session, la question de savoir comment les titulaires de carnets TIR pourraient être informés parallèlement aux associations garantes, en cas de non-apurement d'un carnet TIR.

– Utilisation des nouvelles technologies

65. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des conclusions de la deuxième session du groupe spécial d'experts sur l'informatisation du régime TIR (Genève, 21 juin 2001), qui figurent dans le document TRANS/WP.30/2001/13. Le Groupe de travail a en outre pris note des résultats définitifs d'un questionnaire portant sur les exigences liées à l'informatisation des procédures de transit douanier au niveau national ainsi que sur les techniques utilisées pour la saisie et la diffusion des données, que le secrétariat avait envoyé aux autorités douanières des Parties contractantes à la Convention TIR et à certains transporteurs [document sans cote n° 21 (2001)].

66. Le Groupe de travail a estimé qu'après avoir défini dans ses grandes lignes le processus d'informatisation, le moment était venu d'être plus précis, à la fois d'un point de vue juridique et technique, afin de réaliser des progrès dans cette tâche. Comme le montrait le questionnaire, le processus d'informatisation était bien avancé, aux niveaux national et régional. La Convention TIR informatisée devrait par conséquent être compatible avec les autres systèmes de transit douanier informatisés.

67. Afin de poursuivre le processus d'informatisation, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de réunir des groupes spéciaux informels d'experts, qui devraient:

a) Étudier les aspects théoriques et pratiques de l'informatisation de la Convention TIR, notamment ses répercussions financières et administratives, à l'échelon national comme à l'échelon international, et élaborer un projet d'ensemble de messages électroniques qui permettrait un échange de données électroniques, à l'échelon national, entre les Parties contractantes et les organisations internationales;

b) Étudier en détail l'incidence des différents avis recueillis par le groupe d'experts spécial à propos des dispositions actuelles de la Convention TIR, ainsi que des répercussions qu'elles pourraient avoir sur le droit international privé et les formalités administratives nationales, et analyser le rôle que les différents acteurs (autorités douanières, associations nationales, organisations internationales, assureurs et TIRExB) pourraient jouer dans la Convention TIR, lorsque le système sur support papier aurait été complété et/ou remplacé par l'échange de données informatisé (EDI).

68. Le Groupe de travail a invité toutes les Parties contractantes et tous les observateurs à indiquer au secrétariat, au plus tard le 15 novembre 2001, s'ils souhaitaient participer aux travaux de l'un des deux groupes spéciaux d'experts ou des deux. Les experts délégués devraient avoir une bonne connaissance pratique de l'anglais. Une première réunion du groupe d'experts pourrait se tenir au cours de la dernière semaine de janvier 2002. Les groupes d'experts commenceraient par établir des propositions concrètes en vue de l'incorporation de dispositions techniques et juridiques dans la Convention TIR, qui seraient examinées par le Groupe de travail, à sa session de juin 2002.

**c) Élargissement du champ d'application de la Convention**

Documents: TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/192 et TRANS/WP.30/190

69. Le Groupe de travail était d'avis de renvoyer la poursuite de l'examen de cette question à l'une de ses futures sessions, en attendant d'avoir une meilleure idée des progrès susceptibles d'être réalisés en ce qui concerne les deux projets de convention relative à un régime de transit douanier pour les marchandises transportées par chemin de fer (voir par. 25 à 29).

**d) Application de la Convention**

Documents: [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)

70. Le Groupe de travail a pris note du fait que des renseignements sur l'application de la Convention, constamment mis à jour, pouvaient être consultés sur le site Web de la Convention TIR: [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm).

**i) Règlement des demandes de paiement**

Document: TRANS/WP.30/196.

71. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU qu'il n'y avait rien de nouveau concernant les cas portés devant la Cour d'arbitrage de Paris, à la suite de la dénonciation du contrat du groupement d'assureurs qui assurait autrefois la chaîne de garantie internationale gérée par l'IRU.

72. Le représentant de la Commission européenne a rappelé que la Cour européenne de justice était en train d'évaluer le non-paiement par les États membres des droits dus à la Communauté européenne au titre des créances en suspens concernant des opérations TIR, et a mis l'accent sur les conséquences négatives que cela pourrait entraîner si la Cour de justice venait à se prononcer en faveur de la Communauté européenne.

73. Le Groupe de travail a pris note de renseignements fournis par l'IRU selon lesquels, en ce qui concerne le nouveau groupement d'assureurs, la part des demandes émanant de pays européens par rapport au nombre total de demandes diminuait progressivement.

74. Aucune information ou observation nouvelle n'a été fournie par les autorités douanières en ce qui concerne la situation à l'égard du règlement des demandes de paiement.

**ii) Inclusion d'un numéro d'identification du titulaire dans le carnet TIR**

Documents: TRANS/WP.30/2001/9 et TRANS/WP.30/AC.2/59

75. Le Groupe de travail a rappelé qu'en date du 20 octobre 2000, le Comité de gestion TIR avait adopté une recommandation visant à introduire, dans chaque carnet TIR utilisé, un numéro d'identification individuel et unique (ID) pour le titulaire dudit carnet (comme cela était prescrit depuis 1999 dans la Formule type d'habilitation (FTH), définie dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR) (TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 2).



76. La Recommandation était entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2001. À la quatre-vingt-dix-huitième session du Groupe de travail, aucun problème n'avait été signalé en ce qui concerne l'inclusion du numéro d'identification (TRANS/WP.30/196, par. 58). Le Groupe de travail a noté avec satisfaction qu'à la présente session cette inclusion ne posait aucun problème.

77. Il a été informé qu'au 22 octobre 2001 le secrétariat TIR avait reçu 21 demandes d'information sur les titulaires de carnet TIR dans le cadre de procédures d'enquête menées par les autorités douanières.

78. Le Groupe de travail a décidé de revenir à cette question à sa prochaine session, lorsque l'on en saura davantage sur l'application du numéro d'identification.

**iii) Rétablissement de la garantie pour les marchandises «à risque» et autres marchandises exclues**

Documents: TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/192, TRANS/WP.30/190, TRANS/WP.30/188, TRANS/WP.30/AC.2/2000/1, TRANS/WP.30/184 et TRANS/WP.30/178

79. Le Groupe de travail a rappelé que certaines associations garantes des pays de la Communauté européenne et de l'IRU avaient dénoncé leurs garanties pour certaines marchandises dites «à risque». Il a aussi rappelé qu'il estimait que l'IRU et les membres de la chaîne internationale de garantie devaient rétablir dans les plus brefs délais la garantie globale pour ces marchandises «à risque» (TRANS/WP.30/196, par. 61, TRANS/WP.30/194, par. 53, TRANS/WP.30/192, par. 46 à 48, TRANS/WP.30/188, par. 48 à 51, TRANS/WP.30/184, par. 48 à 50 et TRANS/WP.30/178, par. 80 et 81).

80. Le Groupe de travail a été informé par M. Olszewski, Président de la TIRExB, que celle-ci estimait qu'il ne devait pas exister de distinction entre les différentes catégories de marchandises, puisque aucune disposition de cette nature n'était prévue dans la Convention, sauf pour le tabac et l'alcool. Elle avait jugé qu'il était inacceptable que telle ou telle partie au régime TIR n'assume qu'une partie de ses responsabilités. Elle a instamment prié l'IRU et les assureurs de prendre toutes les mesures nécessaires, en concertation avec la Commission européenne, pour redonner une garantie complète aux marchandises exclues dès que possible.

81. Le Groupe de travail a souligné une fois encore que plusieurs mesures avaient été introduites dans le cadre du régime TIR, telles que le système SAFETIR et la phase I du processus de révision TIR, dans le but d'assurer une sécurité du système TIR qui soit suffisante pour que l'IRU et les associations garantes puissent rétablir la garantie pour les catégories de marchandises non couvertes sur le territoire de la Communauté européenne. En tant que gardien de la Convention TIR, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas satisfait de la situation actuelle parce qu'il existait un risque que de trop nombreuses mesures spéciales soient introduites pour certaines marchandises, ce qui était de nature à compromettre le fonctionnement de la Convention.

82. Le Groupe de travail a pris note que la Communauté européenne, compte tenu de sa nature spécifique, avait l'intention de prendre des mesures de contrôle appropriées pour préserver ses propres intérêts.

83. Le Groupe de travail, tout en se félicitant des efforts entrepris par l'IRU et sa chaîne de garantie pour trouver une solution, a demandé à celle-ci de réintroduire rapidement les catégories de marchandises actuellement exclues, à l'exception du tabac et de l'alcool. Dans ces conditions, la Commission européenne a été priée de coopérer avec l'IRU dans la mesure du possible.

84. Les représentants de la Chambre de commerce italienne (UICCIAA), appuyés par l'IRU, ont réaffirmé que:

a) Les marchandises inscrites sur la liste des marchandises à risque de l'IRU sont aussi considérées comme à risque dans la zone de transit commun et sont régies par des règles spécifiques établies par la Commission et les Parties contractantes à la Convention sur les zones de transit commun;

b) Aucun des transporteurs affiliés à l'UICCIAA, ni à aucune autre association, ne demandait que ces marchandises puissent être transportées sous le couvert de carnet TIR sur le territoire de l'Union européenne;

c) Ces marchandises représentaient moins de 1 % de toutes les opérations TIR.

L'UICCIAA et l'IRU ont estimé que ce qu'il était convenu d'appeler les marchandises à risque ne pourraient être réintroduites dans le système TIR qu'après l'application satisfaisante des mesures de contrôle telles que SafeTIR et sa procédure de conciliation. L'IRU et la Commission européenne allaient faire le nécessaire pour une réintroduction rapide. En attendant, l'IRU et l'UICCIAA ont fait savoir qu'elles ne seraient pas en mesure de se porter garantes pour ces marchandises.

85. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats d'un questionnaire qui avait été envoyé, en juillet 2001, aux 45 pays utilisant le système SafeTIR de l'IRU. Jusqu'alors, 33 pays avaient répondu au questionnaire.

86. Afin d'être en mesure d'évaluer les résultats du questionnaire, le secrétariat travaille en étroite collaboration avec l'IRU dans le cadre de l'équipe qu'il est convenu d'appeler «Équipe spéciale SafeTIR». Le secrétariat informera le Groupe de travail sur tout progrès des travaux de l'Équipe spéciale.

**iv) Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés ou falsifiés**

Documents: TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/194 et document sans cote n° 26 (2001)

87. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-dix-huitième session, l'IRU avait fait savoir qu'elle était obligée de changer de fournisseur pour le papier des carnets TIR à compter de septembre 2001 et qu'elle devait pour cette raison modifier certains des éléments de sécurité du carnet TIR, étant donné que le nouveau fournisseur de papier ne pouvait les offrir. L'IRU avait proposé à la Commission exécutive TIR de saisir cette occasion pour modifier la présentation du carnet TIR ainsi que pour ajouter d'autres éléments de sécurité en vue de rendre la falsification plus difficile (TRANS/WP.30/196, par. 68 et 69).

88. La Commission exécutive avait décidé d'accepter les modifications de la présentation du carnet TIR proposées par l'IRU, car elles n'avaient pas d'incidence sur les dispositions applicables de la Convention.

89. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des modalités prévues pour l'introduction de la nouvelle version du carnet TIR [document sans cote n° 26 (2001)]. Il était prévu que cette nouvelle version commencerait à être remise aux bureaux douaniers en décembre 2001. À partir de cette date, il y aurait donc trois versions différentes du carnet en circulation pendant une certaine période:

- Les carnets TIR numérotés jusqu'à 25 000 000, avec code numérique et inscriptions en rouge en haut de la page de couverture (d'après l'IRU, ces carnets ne seraient plus délivrés);
- Les carnets TIR numérotés entre 25 000 000 et 35 000 000, avec code alphanumérique et inscriptions en rouge en haut de la page de couverture;
- Les carnets TIR portant des numéros supérieurs à 35 000 000, avec code alphanumérique et inscriptions en bleu en haut de la page de couverture.

Ces trois versions du document demeureraient également valables si elles étaient présentées aux bureaux de douane avant la date d'expiration du carnet TIR.

90. Le secrétariat TIR a informé en détail tous les correspondants TIR de ces modifications, y compris en ce qui concerne les éléments de sécurité incorporés au carnet. Ces renseignements seront aussi donnés en français et en russe à l'issue de la présente session du Groupe de travail. Les informations concernant l'introduction de la nouvelle version du carnet TIR et les éléments de sécurité sont aussi disponibles sur le site Web de la Convention TIR: [www.unece.org/trans/new\\_tir/tir-news/8october.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/tir-news/8october.htm).

91. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par l'IRU sur les nouvelles procédures de communication d'informations par l'IRU aux autorités douanières en ce qui concerne les carnets TIR perdus ou volés. À ce propos, l'IRU a souligné que, dans huit cas seulement, la perte ou le vol de carnets avait donné lieu à des demandes de paiement.

#### v) **Application de l'article 38 de la Convention**

Documents: TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 et Corr.1

92. Le Groupe de travail a rappelé qu'à l'invitation du Comité de gestion TIR, il avait, à sa quatre-vingt-dix-septième session, examiné les raisons justifiant la décision d'exclure certaines personnes du régime TIR, en application du paragraphe 1 de l'article 38 de la Convention. Le Comité de gestion TIR avait noté que ces raisons étaient sensiblement différentes selon les Parties contractantes à la Convention. Cela était essentiellement dû aux différentes interprétations par les Parties contractantes des conditions énoncées à l'article 38 de la Convention dans lesquelles l'exclusion se justifiait, c'est-à-dire «s'être rendu coupable d'infraction grave» (TRANS/WP.30/194, par. 74).

93. À sa précédente session, le Groupe de travail avait pris note des propositions établies par le secrétaire TIR au sujet de l'application harmonisée de l'article 38 et de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention, telles qu'elles figuraient dans les documents TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 et Corr.1. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, le Groupe de travail était convenu, dans un premier temps, de faciliter l'application de la législation nationale à l'égard de l'article 38 et, à cette fin, sur recommandation de la TIRExB, avait décidé d'envisager la suppression de la note explicative 0.38.1 au paragraphe 1 de l'article 38 de la Convention (TRANS/WP.30/196, par. 75).

94. Suite à un examen approfondi des questions traitées par le secrétariat dans les documents TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 et Corr.1, le Groupe de travail a décidé de renvoyer sa décision à sa prochaine session. Il a néanmoins pris note de ce que la note explicative 0.38.1 à l'article 38 ne semblait pas conforme à la philosophie de la Convention TIR, fondée sur la notion selon laquelle il faudrait laisser toute latitude au législateur national, en particulier à l'égard des irrégularités visées par les articles 36 et 38 de la Convention.

**vi) Véhicules routiers assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses**

Documents: TRANS/WP.30/2001/20, TRANS/WP.30/2001/10, TRANS/WP.30/AC.2/61 et TRANS/WP.30/AC.2/59

95. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité de gestion TIR, à sa vingt-neuvième session (19 et 20 octobre 2000), avait adopté un commentaire sur l'application du nouvel article 3 relatif aux véhicules routiers assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses (TRANS/WP.30/AC.2/59, par. 61 et 62 et annexe 6).

96. Suite à l'adoption de ce commentaire, l'Estonie avait proposé d'y apporter des modifications. À sa trentième session, le Comité de gestion TIR avait invité le Groupe de travail à examiner la proposition figurant dans le document TRANS/WP.30/2001/5 et à lui faire rapport à sa prochaine session (TRANS/WP.30/AC.2/61, par. 53).

97. Le Groupe de travail a examiné la proposition de modification présentée par l'Estonie et le document établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/2001/10), donnant une interprétation des raisons ayant conduit à l'adoption du commentaire relatif à l'application du nouvel article 3 de la Convention. Le Groupe de travail a invité le représentant de l'Estonie à lui soumettre, à sa quatre-vingt-dix-neuvième session, un document détaillant les modifications proposées. Le Groupe de travail a pris note du document présenté par le Gouvernement estonien (TRANS/WP.30/2001/20).

98. Le Groupe de travail a pris note de ce qu'il semblait y avoir des interprétations différentes quant à l'application des procédures relatives aux marchandises pondéreuses et volumineuses en général.

**Manuel TIR**

Documents: document de la CEE-ONU et [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)

99. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait établi une version mise à jour du Manuel TIR, comprenant les amendements à la Convention TIR qui étaient entrés en vigueur

le 12 juin 2001. Cette version mise à jour est disponible en anglais, français et russe. Une nouvelle version du Manuel TIR sera produite une fois qu'aura pris fin, au printemps 2002, le délai prescrit pour présenter des objections à la phase II du processus de révision TIR.

100. Le texte complet du Manuel TIR est disponible sur le site Web de la Convention TIR ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)), en allemand, anglais, arabe, chinois, espagnol, français, italien, russe, tchèque et turc. Pour l'instant, seules les versions anglaise, française et russe comporteront les modifications les plus récentes. Quant aux versions dans les autres langues, elles seront progressivement mises à jour.

**viii) Autres questions**

101. Les représentants de la Communauté européenne et de la Finlande ont fait part au Groupe de travail des difficultés rencontrées par les transporteurs depuis que, pour faire transiter certaines marchandises par le territoire de la Fédération de Russie, il fallait obtenir une autorisation supplémentaire.

102. Le représentant de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail qu'en raison du nombre croissant de fausses opérations de transit, qui entraînent sur le territoire de la Fédération de Russie mais n'en sortaient jamais, le Comité d'État des douanes avait mis en place des dispositions de transit spéciales pour les types de marchandise suivants: matériel électronique, appareils ménagers et ameublement. Lorsque des marchandises de ce type doivent transiter par le territoire de la Fédération de Russie, le Bureau de douane du point d'entrée doit obtenir une autorisation du Comité d'État des douanes.

103. Le secrétariat a été prié de placer des renseignements détaillés sur le site Internet de la Convention TIR. Le Groupe de travail a en outre demandé à la TIRExB d'examiner ces règles pour savoir si elles étaient conformes aux dispositions de la Convention.

104. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU des difficultés rencontrées par les transporteurs qui utilisaient des carnets TIR remplis à la main parce que certaines autorités douanières les refusaient.

105. Plusieurs délégations ont informé le Groupe de travail que, conformément aux consignes en vigueur dans leurs pays, fondées sur une interprétation de la version en langue anglaise de l'annexe 1 de la Convention TIR [Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR, rubrique 10 b)], les carnets TIR remplis à la main n'étaient pas reconnus dans leur pays.

106. D'autres délégations ont informé le Groupe de travail que, en vertu de la version française de l'annexe 1 de la Convention TIR [Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR, rubrique 10 b)], les carnets TIR remplis à la main étaient reconnus pour autant que les renseignements y figurant soient clairement lisibles.

107. Le Groupe de travail a noté que le libellé du paragraphe 10 b) de la version anglaise de l'annexe 1 de la Convention TIR (Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR) avait valeur de conditionnel («should») et que, de ce fait, les carnets TIR remplis à la main devraient être reconnus.

108. Le représentant des Pays-Bas a demandé au Groupe de travail d'examiner, lors d'une prochaine session, la question de savoir s'il fallait indiquer l'emplacement précis et le nombre exact des scellements douaniers placés sur le compartiment réservé au chargement, sur le certificat d'agrément d'un véhicule routier, dont le modèle figure à l'annexe 4 de la Convention TIR.

### **PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIERS PAR DES CONTREBANDIERS**

Documents: TRANS/WP.30/127 et documents sans cote n° 22 (2001) et n° 25 (2001)

109. Le Groupe de travail, rappelant qu'il avait discuté à des sessions antérieures d'un certain nombre de cas de saisies de drogue sur des véhicules TIR, a jugé qu'il devrait être tenu informé des dispositifs ou systèmes spéciaux employés par les contrebandiers pour une utilisation frauduleuse du régime TIR. Il a invité toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 à lui communiquer toutes les informations utiles sur ces cas, afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires, pour autant qu'elles relèvent de sa compétence et de son mandat, pour prévenir le renouvellement de ces cas (TRANS/WP.30/127, par. 55 à 57).

110. Le Groupe de travail a été informé par le représentant du Royaume-Uni d'une nouvelle politique de confiscation des poids lourds impliqués dans la contrebande de tabac et d'alcool, décrite dans le document sans cote n° 22 (2001).

111. Le Groupe de travail a aussi été informé par le représentant de la Suède de l'existence d'un dispositif de scellement à usages multiples, décrit dans le document sans cote n° 25 (2001). Le représentant de l'Allemagne a proposé d'étudier dans quelle mesure l'utilisation d'un tel dispositif de scellement serait possible dans le cadre du régime TIR et d'en rendre compte au Groupe de travail à une prochaine session.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2002-2006**

Document: TRANS/WP.30/197/Add.1

112. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour les années 2002 à 2006, tel qu'il est présenté dans l'annexe 2 au présent rapport.

### **QUESTIONS DIVERSES**

#### **a) Dates des prochaines sessions**

113. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa centième session au cours de la semaine du 11 au 15 février 2002, conjointement avec la trente-deuxième session du Comité de gestion TIR. La date limite pour la soumission des documents devant être inscrits à l'ordre du jour comme documents officiels est le 26 novembre 2001.

114. La cent unième session du Groupe de travail est provisoirement fixée à la semaine du 17 au 21 juin 2002.

**b) Restrictions à la distribution des documents**

115. Le Groupe de travail a décidé qu'il ne devrait pas y avoir de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

**ADOPTION DU RAPPORT**

116. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quatre-vingt-dix-neuvième session.

---

## Annexe 1

### Contrebande de tabac et d'alcool: Renseignements communiqués par le Royaume-Uni

#### **MESURES PRISES PAR LE GOUVERNEMENT BRITANNIQUE POUR LUTTER CONTRE LA CONTREBANDE DE TABAC**

Afin de mieux faire comprendre la sévérité de la politique suivie en matière de saisie, il convient de rappeler les raisons pour lesquelles ces mesures ont été prises.

#### **HISTORIQUE**

Le tabac étant la principale cause de décès prématuré et de maladie évitable en Grande-Bretagne, un des principaux objectifs poursuivis par le Gouvernement britannique en matière de santé est précisément la réduction du tabagisme. Une des principales armes utilisées à cette fin, notamment à l'égard des jeunes, est l'augmentation du prix des cigarettes par un relèvement des taxes. Malheureusement, la différence de prix ainsi créée entre le Royaume-Uni et d'autres pays pousse des délinquants à en tirer parti. Près d'une cigarette sur cinq fumées au Royaume-Uni est aujourd'hui une cigarette de contrebande et, si le Gouvernement ne fait rien, cette proportion pourrait passer à une sur trois d'ici à quelques années. La disponibilité croissante de cigarettes de contrebande bon marché est en train de saper les objectifs du Gouvernement en matière de santé. De surcroît, la contrebande est une pratique contraire à l'ordre public qui représente un manque à gagner de 2,5 milliards de livres en recettes fiscales.

Le Gouvernement britannique a demandé qu'une enquête indépendante soit menée pour savoir quelle serait la meilleure stratégie de lutte contre la contrebande de tabac et d'alcool. La stratégie arrêtée s'articule autour des mesures suivantes:

- Mettre en place à l'échelle nationale un véritable réseau de détecteurs capables de déceler les grandes quantités de cigarettes ou d'alcool de contrebande se trouvant à l'intérieur de conteneurs de marchandises;
- Apposer sur les paquets de cigarettes importés légalement des marques bien visibles, afin de rendre les paquets de contrebande facilement reconnaissables;
- Infliger de plus lourdes peines aux contrebandiers;
- Renforcer les effectifs des douaniers, aussi bien aux points d'entrée sensibles qu'à l'intérieur du pays; et
- Lancer une campagne d'information pour sensibiliser le public au problème.

La contrebande est en forte augmentation et risquerait d'augmenter encore sensiblement si ces mesures n'étaient pas prises. La stratégie mentionnée ci-dessus devrait ralentir l'augmentation de la contrebande en 2001/2002 et, dans un délai de trois ans, inverser



la tendance en ce qui concerne la contrebande de tabac. Au bout du compte, la réduction obtenue atteindrait plus d'un tiers d'ici 2003/2004. Mais, cela dit, une cigarette sur cinq serait toujours une cigarette de contrebande, ce qui est tout à fait inacceptable. L'objectif à long terme est d'arriver à faire mieux, c'est-à-dire faire baisser la proportion actuelle des cigarettes de contrebande.

Au début, le problème se ramenait à la contrebande de tabac à rouler qui arrivait par la Manche. Mais tout récemment, la contrebande s'est orientée vers les cigarettes, notamment en conteneurs, qui s'est mise à s'accroître très rapidement. Les services des douanes estiment qu'aujourd'hui environ 70 à 80 % des cigarettes de contrebande sont acheminées par transroulage, l'essentiel du reste étant acheminé dans des véhicules qui arrivent dans le pays par les ports de transbordement de la Manche et le tunnel sous la Manche, communément appelé «trafic des camions blancs». Afin de mieux évaluer l'ampleur du problème, les services des douanes ont travaillé en étroite collaboration avec les entreprises de transport. D'après les statistiques les plus fiables, environ 18 % (soit près d'un cinquième) des cigarettes fumées sont des cigarettes de contrebande. Si rien n'est fait, cette proportion pourrait passer de une sur trois, car les délinquants mettent en place de véritables circuits de distribution.

Quant au prix moyen des cigarettes, notamment des cigarettes de contrebande, il a augmenté moins que prévu, à cause de la grande quantité de cigarettes de contrebande bon marché disponibles. À titre d'exemple, on peut trouver dans la rue des cartouches de 200 cigarettes britanniques de qualité pour environ 25 livres, soit 2,50 livres pour un paquet de 20 cigarettes, alors que le prix officiel est de 4,20 livres après la dernière augmentation des taxes. L'achat d'un paquet de contrebande permet donc d'économiser environ 1,70 livre par paquet, soit une économie de 40 %. La disponibilité croissante de cigarettes de contrebande bon marché compromet gravement l'effet dissuasif de l'augmentation des taxes sur la consommation de cigarettes.

<b>En millions de livres</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
Contrebande de tabac à rouler par la Manche	500	630	685	720
Contrebande de cigarettes et d'autres produits du tabac par la Manche	180	160	250	340
Contrebande totale de tabac par la Manche	680	790	935	1 035
Contrebande de cigarettes par des passagers d'avion	n.d.	50	50	50
<b>Cigarettes de contrebande dans des colis de marchandises</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>700</b>	<b>1 400</b>
<b>Total tabac de contrebande</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1 700</b>	<b>2 500</b>

D'aucuns ont proposé un abaissement des taxes mais cette solution aurait pour inconvénient de compromettre la santé de la nation et n'aurait probablement pas pour effet de supprimer la contrebande. L'essentiel des cigarettes importées en contrebande au Royaume-Uni proviennent de régions du monde où les taxes sont négligeables. Rapprocher les taxes perçues sur le tabac au Royaume-Uni de celles perçues dans d'autres États de l'Union européenne

n'aurait que peu d'effet sur la contrebande. Il convient de noter que de nombreux États membres de l'Union européenne, notamment l'Italie et l'Espagne, où les taxes sur le tabac sont relativement basses, sont aussi gravement affectés par la contrebande, ce qui tend à prouver que même les pays qui taxent faiblement les cigarettes ne sont pas protégés contre la contrebande provenant de pays qui perçoivent des taxes encore plus basses.

Le Royaume-Uni a investi environ 45 millions de livres dans l'achat de détecteurs, soit installés à demeure dans les principaux ports soit mobiles, ce qui permet d'inspecter 5 à 10 fois plus de marchandises.

Grâce à ce nouveau matériel, au renforcement des effectifs et à la stratégie mise en place, le Gouvernement espère faire de la contrebande une activité qui ne soit plus rentable.

Les services des douanes s'attendent à voir passer le nombre de cigarettes saisies à plus de 2 milliards en 2001/2002, 3,5 milliards en 2002/2003 et 5 milliards en 2003/2004. Le Gouvernement s'efforcera parallèlement de réduire les infractions à l'ordre public liées au trafic de contrebande par la Manche, en intervenant de façon concertée aux points de passage recensés. L'objectif du Gouvernement est de faire baisser le manque à gagner en recettes fiscales de 10 % par an. Dans le même temps, grâce à une intensification des enquêtes, les services des douanes espèrent démanteler au moins 50 bandes de contrebandiers de tabac l'année prochaine, 55 l'année suivante et 75 en 2003/2004. Pour la première fois, les douanes se sont fixé des objectifs financiers, notamment la saisie de biens (dont l'attribution sera déterminée par les tribunaux), qu'elles évaluent respectivement à 15 millions, 16,5 millions et 18 millions de livres au cours des trois prochains exercices financiers.

Le nombre de véhicules saisis, le nombre de réseaux démantelés et le montant des avoirs financiers saisis seront autant de signes d'un renforcement de la lutte contre les contrebandiers.

La stratégie choisie devrait rapporter au moins 2,25 milliards de livres supplémentaires en recettes fiscales au cours des trois prochaines années et, grâce à un relèvement des taxes sur le tabac, réduire la consommation de cigarettes et ainsi contribuer notablement à la réalisation des objectifs du Gouvernement en matière de santé.

Depuis avril 2001, il est tout simplement apposé sur les paquets de cigarettes et de tabac à rouler légalement importés l'inscription «TAXES ACQUITTÉES», en majuscules, afin de rendre les paquets de contrebande facilement reconnaissables. De la sorte, les cigarettes et le tabac de contrebande seront immédiatement reconnus.

Pendant l'exercice financier se terminant en mars 2001, les douanes britanniques ont saisi 10 200 véhicules, dont 2 200 véhicules de transport de marchandises. Depuis l'entrée en vigueur des nouvelles mesures, en juillet 2001, le nombre de véhicules de transport de marchandises saisis augmente considérablement, et l'installation de nouveaux détecteurs ne peut que pousser ce chiffre vers le haut. Il faut souligner qu'il n'est pas dans l'intention du Gouvernement britannique d'immobiliser ni de saisir des véhicules appartenant à des compagnies de transport en règle; sur les 2 200 véhicules de transport de marchandises saisis l'an dernier, seuls 0,7 % (soit 14 ou 15 véhicules) étaient affiliés soit à la Freight Transport Association, soit à la Road Haulage Association.

## MESSAGES EN BREF

- La contrebande de tabac compromet la réalisation des objectifs du Gouvernement en matière de santé, entame ses recettes et elle est associée à de graves délits. Le Gouvernement n'a pas l'intention de laisser faire ces délinquants.
  - La stratégie du Gouvernement vise à réduire la contrebande de tabac dans un délai de trois ans. Cette stratégie n'en est qu'à ses débuts, mais le Gouvernement britannique espère bien qu'elle pourra porter ses fruits dès ses trois premières années.
  - L'année prochaine, les douanes espèrent être en mesure de s'attaquer aux vrais responsables de la contrebande de tabac, grâce au renforcement de leurs effectifs et aux nouveaux pouvoirs que leur a donnés le Gouvernement:
    - Depuis le mois d'avril, 650 nouveaux fonctionnaires des douanes ont été nommés et 300 autres le seront l'année prochaine;
    - Les douanes disposent déjà de trois détecteurs et devraient en recevoir de nouveaux au cours des prochains mois; ces détecteurs sont capables d'inspecter entièrement un conteneur de la taille d'un autobus londonien à deux étages en quelques minutes, alors qu'autrefois il fallait plusieurs heures.
  - Nous mesurons parfaitement l'ampleur de la tâche mais les crédits débloqués par le Gouvernement commencent à porter leurs fruits:
    - 2,1 milliards de cigarettes saisis au cours des 9 premiers mois de l'exercice financier en cours (1,4 milliard au Royaume-Uni et 700 000 à l'étranger) contre 1,7 milliard lors du dernier exercice, et 560 000 lors de l'avant-dernier;
    - Les détecteurs ont permis la saisie de 13 millions de cigarettes et de plus d'une tonne de tabac à rouler au cours des dernières semaines.
  - Il ne s'agit pas simplement de s'attaquer à l'évasion fiscale mais à de véritables délinquants organisés dont le seul but est de gagner de l'argent. Ces contrebandiers sont de véritables délinquants organisés en bandes, prêts à faire la contrebande de n'importe quoi pour se faire de l'argent. D'après une publication intitulée «*UK Threat Assessment*», publiée en mai 2000 par les Services nationaux de renseignements en matière criminelle (NCIS):
    - 19 % des bandes de délinquants organisés recensées pratiquent l'évasion fiscale (impôts indirects);
    - 21 % des bandes de trafiquants de drogues pratiquent aussi la contrebande.
  - Certaines bandes de délinquants se servent de la contrebande du tabac pour financer le trafic de drogues. Les contrebandiers arrêtés par les douanes sont généralement d'anciens condamnés pour des délits tels que trafic d'héroïne et de cocaïne, homicide volontaire, incendie volontaire, coups et blessures graves, et une foule d'autres délits de caractère violent.
-

**Annexe 2**

**Programme de travail pour les années 2002 à 2006\***

**ACTIVITÉ 02.10: PROBLÈMES DOUANIERS INTÉRESSANT LES TRANSPORTS**

**Harmonisation et simplification des prescriptions relatives aux procédures de passage des frontières concernant les modes de transport intérieur**

**Priorité: 1**

Exposé succinct:

- a) Élaboration, examen, mise en œuvre et, le cas échéant, modification d'instruments internationaux existants;
- b) Simplification des formalités, des procédures et des documents administratifs.

Travail à faire: Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports poursuivra les activités ci-après:

**ACTIVITÉS PERMANENTES**

- a) Étude de mesures spécifiques, juridiques et autres, pour lutter contre la fraude fiscale résultant de la simplification des procédures douanières et autres formalités au passage des frontières, comme le régime TIR, y compris l'examen périodique de l'application de la résolution n° 220 (prévention de l'usage abusif par les trafiquants de stupéfiants des régimes douaniers de transit des marchandises). Mise en place de mécanismes et de procédures administratives pour l'échange régulier d'informations avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales pour lutter contre cette fraude

**Priorité: 2**

Résultats escomptés en 2002:

Préparation d'instruments et de mesures adéquats pour améliorer la coopération internationale entre les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 et les organisations nationales et internationales concernées, en vue d'empêcher la fraude

Activités en faveur de l'application de la Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR, le 20 octobre 1995, au sujet d'un système de contrôle international informatisé des carnets TIR

Échange, entre les autorités douanières des Parties contractantes aux conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières, de renseignements sur les abus, afin de définir les mesures visant à y mettre fin.

---

\* Le texte nouvellement proposé figure en caractères gras; les passages placés entre crochets ([...]) sont ceux qu'il est proposé de supprimer.

- b) Étude de l'extension éventuelle d'autres conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières à d'autres régions, notamment sous l'angle juridique et administratif Priorité: 3

Résultats escomptés en 2002:

Préparation d'ateliers régionaux et/ou nationaux, éventuellement en coopération avec la CESAP et la CESA0, sur l'application des conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières en Asie et au Moyen-Orient.

- c) Examen périodique des conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières afin d'assurer leur cohérence avec d'autres traités internationaux ou sous-régionaux, pour s'assurer qu'elles répondent aux exigences des transports modernes et à celles des contrôles aux frontières Priorité: 2

Résultats escomptés en 2002:

Analyse de l'application des conventions ci-après de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières: Convention TIR de 1975, Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956), Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP, et Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool.

- d) Étude de la facilitation des formalités concernant les pools de conteneurs dans le transport international, et activités de suivi dans le cadre de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool Priorité: 2

Résultats escomptés en 2002:

Élaboration et négociation de deux accords types sur les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, pour aider les transporteurs et des Parties contractantes dans l'application des dispositions de la «Convention sur les pools de conteneurs», dans le transport ferroviaire international et le transport maritime international.

- e) Analyse des difficultés concernant les formalités au passage des frontières en vue de définir des procédures administratives propres à les éliminer. L'analyse portera sur les contrôles sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires et de qualité, l'application des normes, les contrôles de sécurité publique, etc., et notamment promotion de la mise en œuvre et extension du champ d'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 (Convention sur l'harmonisation des contrôles) Priorité: 1

Résultats escomptés en 2002:

Étude des possibilités d'établir et de négocier une nouvelle annexe à la «Convention sur l'harmonisation des contrôles» concernant le transport routier, comprenant éventuellement un certificat international de pesage pour les camions, en étroite coopération avec le Groupe de travail des transports routiers

Étude de mesures concrètes de facilitation des procédures de passage des frontières pour le transport ferroviaire, en coopération avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

- f) Étude des questions douanières afin de simplifier les formalités et les documents douaniers dans le domaine des transports, en recourant principalement à l'échange de données informatisé, notamment les messages EDIFACT Priorité: 2

Résultats escomptés en 2002:

Analyse des incidences sur le régime TIR du nouveau système douanier de transit qui va entrer en vigueur dans les pays appliquant le régime de transit commun (Communauté européenne, AELE et pays du groupe de Visegrad) et coordination des travaux sur cette question avec les organes compétents de la Communauté européenne.

**ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE**

- a) Révision de la Convention TIR de 1975, en vue de stabiliser la procédure de transit douanier TIR Priorité: 1

Résultats escomptés en 2002:

[Achèvement de la phase II de la procédure de révision TIR et] **Poursuite** des travaux de la phase III **du processus de révision TIR**, axée sur la révision du carnet TIR et l'instauration de dispositions relatives à un système douanier d'administration et de contrôle moderne, fondé si possible sur l'échange de données informatisé.

- b) Étude destinée à faciliter le transit ferroviaire sur la base des lettres de voiture internationales CIM et SMGS, y compris l'élaboration d'un nouveau régime douanier permettant d'utiliser les lettres de voiture CIM et SMGS comme documents douaniers Priorité: 2

Résultats escomptés en 2002:

[Étude des aspects juridiques et administratifs de l'utilisation des lettres de voiture CIM et SMGS comme documents douaniers (2001).]

Préparation d'un projet de convention douanière de transit couvrant le transport ferroviaire international dans tous les États membres de la COTIF et du SMGS (2002).

-----